CONTADORIA GERAL DE TRANSPORTES

Reunião Extraordinária dos Diretores das Estradas de Ferro Brasileiras

4° VOLUME

TRÁFEGO

1948

1297 13 6 57

TRÁFEGO
TEMÁRIO

A - Pessoal

1 - PESSOAL DAS ESTAÇÕES, SEU NUMERO, REMUNERAÇÃO EPRODUÇÃO COMPARATIVA NO ULTIMO QUINQUENIO.

2 - ALOJAMENTO DO PESSOAL DAS ESTAÇÕES E APLICAÇÃO DOS 2% DAS TAXAS ADICIONAIS NA ASSISTENCIA A ESSE PESSOAL.

3 - MESMAS INQUISIÇÕES DOS INCISOS 1 E 2 PARA O PESSOAL DOS ARMAZENS, PÁTEOS E MOVIMENTO.

4 - POSSIBILIDADE NA MECANIZAÇÃO DOS SERVIÇOS DE ESTAÇÕES, ARMAZENS E PÁTIOS, DE MANEIRA A REDUZIR O NUMERO E AUMENTAR O SALÁRIO DO SERVIDOR ESPECIALIZADO.

B - Instalações nos serviços de estações armazens, pátios e movimento:

1 - INSTALAÇÕES EXISTENTES EM CADA UM DÊSSES SERVIÇOS - SUAS DEFICIÊNCIAS E MEIOS PRÁTICOS DE REMEDIA-LAS - RECURSOS NECESSÁRIOS.

G - REFORMA INDISPENSÁVEL;

1 - NECESSIDADE DA REFORMA DO PROCESSO ATUAL DA TARIFA E CLASSIFICAÇÃO - OBSERVAÇÕES COLHIDAS - INCONVENIENTES ENCONTRADOS.

2 - POSSIBILIDADE DA FIXAÇÃO DE UMA TARIFA, COM FUNÇÃO DO VALOR VENAL DA MERCADORIA NA ORIGEM E COM A VARIAÇÃO INDICADA NA BASE PADRÃO ATUALMENTE ADOTADA.

3 - FIXAÇÃO DO CUSTO PARCIAL DO TRANSPORTE COMO TARIFA MÍNIMA FERROVIÁRIA.

4 - RENOVAÇÃO BIENAL OBRIGATÓRIA DAS TARIFAS.

COORDENAÇÃO

H - COORDENAÇÃO DOS TRANSPORTES;

1 - O QUE EXISTE EM COORDENAÇÃO DE TRANSPORTE - RESULTADOS OBTIDOS E DEFICIÊNCIAS OBSERVADAS.

2 - SERVIÇO DE COLHETA E ENTREGA A DOMICÍLIO NOS PEQUENOS DESPACHOS, INCLUÍDO NO PREÇO TARIFÁRIO.

3 - AJUSTES DE FRETES NO SERVIÇO COORDENADO - RESULTADOS, VERIFICADOS AS DEFICIÊNCIAS OBSERVADAS.

4 - EXTENSÃO OBRIGATÓRIA DO SERVIÇO DE COORDENAÇÃO - MEDIDAS NECESSÁRIAS E AUXÍLIOS INDISPENSÁVEIS.

1a SESSÃO

Realizada em 26 de Julho
de 1948

CONTADORIA GERAL DE TRANSPORTES

REUNIÃO EXTRAORDINÁRIA DOS DIRETORES DAS ESTRADAS DE FERRO BRASILEIRAS

1a. S E S S Ã O

REALIZADA NO DIA 26 DE JULHO DE 1948

R E G I S T R O D E P R E S E N Ç A

PRESIDÊNCIA – Eng° Arthur Pereira de Castilho

L I S T A D E P R E S E N C A

DEPARTAMENTO NACIONAL DE ESTRADAS DE FERRO

Eng° Virginio Santa Rosa

CONTADORIA GERAL DE TRANSPORTES

Eng° Edmundo Brandão Pirajá
Eng° Sebastião Guaracy do Amarante

E. F. CENTRAL DO BRASIL

Eng° Arthur Henoch dos Reis

E. F. VITÓRIA A MINAS

Eng° João C. Beleza

E. F. ARARAQUARA

Eng° F. Eugenio Campos Jr.

REDE MINEIRA DE VIAÇÃO

Eng° Benjamim M. de Oliveira

REDE VIAÇÃO CEARENSE

Engº Hugo Rocha

E. F. BAHIA E MINAS

Engº Wenefredo Barcelar Portela

E. F. BRAGANÇA

Engº Francisco Coutinho

E. F. SOROCABANA

Engº Ruy Costa Rodrigues
Engº Edgard Werneck

THE GREAT WESTERN

Engº José Luiz Batista

CIA. MOGIANA

Engº Odir Dias da Costa

CIA. PAULISTA DE ESTRADAS DE FERRO

Engº Umberto Soares de Camargo

E. F. NOROESTE DO BRASIL

Engº Fernando de Freitas

VIAÇÃO FÉRREA DO RIO GRANDE DO SUL

Engº João Corrêa Pires
Engº Aymoré Drumond

THE LEOPOLDINA RAILWAY

Engº Feliciano de Souza Aguiar

E. F. RIO GRANDE DO NORTE

Engº Helio Lobo

SECRETÁRIO

Sr. Newton Moniz Gonçalves

Dr. ARTHUR CASTISLHO

ESTÁ INSTALADA A SESSÃO.

DOU AS BOAS VINDAS AOS DIGNOS REPRESENTANTES DAS ESTRADAS DE FERRO QUE COMPARECEM ÀS REUNIÕES QUE HOJE SE INICIAM RELATIVAS AO DEPARTAMENTO DO TRÁFEGO.

ESTOU BEM CERTO DE QUE OS NOBRES E COMPETENTES COLEGAS TRARÃO, COMO ANTERIORMENTE ACONTECEU, NOS OUTROS DEPARTAMENTOS, O MELHOR ESFÔRÇO E EMPREGARÃO AS SUAS LUCIDAS INTELIGÊNCIAS NA ANÁLISE DOS DIVERSOS PROBLEMAS QUE FOREM APRESENTADOS À SUA DELIBERAÇÃO, ATRAVÉS DO RESPECTIVO TEMÁRIO, AMPLAMENTE DÍSTRIBUÍDO.

NAS REUNIÕES ANTERIORES NÓS ESTABELECEMOS UM PROGRAMA QUE SE ESCALONAVA DE 2ª A 6ª FEIRA, SENDO AS SESSÕES REALIZADAS ÀS 15 HORAS, NAS SEGUNDAS FEIRAS E NOS OUTROS DIAS, ÀS 9,30 HORAS. NOS OUTROS DEPARTAMENTOS, AS SESSÕES FORAM REALIZADAS, SEGUNDO O TEMÁRIO, FALANDO DE CADA VEZ UM DELEGADO SÔBRE A SITUAÃO CONJUNTA PREVISTA NAQUELE TEMÁRIO.

NESTA PARTE, PORÉM, QUE HOJE VAMOS INAUGURAR, HÁ UM SERVIÇO QUE DEVE SER TOMADO DE UM MODO GERAL. NO QUAL ESTÁ CONCRETIZADA, PRINCIPALMENTE, A FORMAÇÃO TARIFÁRIA, ISTO É, A PARTE COMERCIAL DO TRÁFEGO. VAMOS, PORTANTO, COM A DEVIDA VÊNIA DE NOSSOS COLEGAS, FAZER PRIMEIRO UMA EXPLANAÇÃO, INDICANDO AS REIVINDICAÇÕES ESSENCIAIS AO SERVIÇO TÉCNICO DO TRÁFEGO. ÊSTES SERVIÇOS NOS EXIGIRÃO A DECORRÊNCIA DOS TRABALHOS, DE 27 DE JULHO À 3 DE AGÔSTO, FICANDO RESERVADO O PERÍODO DE 3 A 7 DE A-

GÔSTO PARA UMA DISCUSSÃO EM CONJUNTO, DA PARTE RELATIVA À FORMAÇÃO TARIFÁRIA E À COORDENAÇÃO DE TRANSPORTES, QUER DIZER, AQUELA PARTE COMERCIAL QUE ESTAMOS DESEJANDO BEM ANALIZAR, PARA DETERMINARMOS UMA DIRETRIZ QUE O MINISTÉRIO DA VIAÇÃO ARDENTEMENTE DESEJA ADOTAR, NO SENTIDO DE CONCILIAR OS INTERÊSSES PÚBLICOS COM AS NECESSIDADES ESSENCIAIS DAS ESTRADAS.

DE MANEIRA QUE VOU INDICAR, EM CADA DIA, AS ESTRADAS QUE, POR INTERMÉDIO DOS SEUS REPRESENTANTES, DEVERÃO FALAR NA PARTE TÉCNICA.

ASSIM, EU PEÇO AOS DIGNOS DELEGADOS O OBSÉQUIO TOMAREM O APONTAMENTO DOS RESPECTIVOS PROGRAMAS:

27/7/48 - TERÇA-FEIRA: - 9,30 - V.F. DO RIO GRANDE DO SUL, NOROÉSTE E PAULISTA;

28/7/48 - QUARTA-FEIRA;- 9,30 - MOGIANA, GREAT WESTENR E SOROCABANA;

29/7/48 - QUINTA-FEIRA:- 9,30 - RÊDE MINEIRA DE VIAÇÃO, BRAGANÇA E CENTRAL DO BRASIL;

30/7/48 - SEXTA-FEIRA: - 9,30 - RÊDE VIAÇÃO CEARENSE, ARARAQUARA E BAHIA E MINAS;

2/8/48 - SEGUNDA-FEIRA: 15 HORAS-SANTOS JUNDIAÍ;

3/8/48 - TERÇA-FEIRA: - 9,30 - CENTRAL DO RIO GRANDE DO NORTE E VITÓRIA MINAS.

A SESSÃO DE HOJE, PARA A INSTALAÇÃO DOS TRABALHOS DO DEPARTAMENTO DO TRÁFEGO, INCIDE TAMBÉM, E DE CERTO MODO, NA CONVENIÊNCIA DE QUE O DEPARTAMENTO NACIONAL DE ESTRADAS DE FERRO INDIQUE, ATRAVÉS DA PALAVRA DO SEU DIRETOR, AS DIRETRIZES QUE TEM ADOTADO E QUE FICAM SUJEITAS, COMO TUDO O QUE AQUI SE VAI DIZER, À MAIS SEVERA CRÍTICA, COM AMPLA LIBERDADE DE TODOS OS NOSSOS DISTINTOS COLEGAS FAZEREM OS COMENTÁRIOS, PROPOREM ACRÉSCIMOS, DIVERGIREM TOTALMENTE, PEDINDO, MESMO A ELIMINAÇÃO DE QUALQUER DIRETRIZ QUE INTERFIRA NOS NEGOCIOS PECULIARES DAS ESTRADAS E DAS REGIÕES.

ASSIM, DE UM MODO GERAL, O DEPARTAMENTO NACIONAL DE ESTRADAS DE FERRO PENSA QUE, NOS DEPARTAMENTOS DE TRÁFEGO FER-

ROVIÁRIO, TENHA TAMBÉM PREDOMINANTE A QUESTÃO LABORISTA. EM VIA DE REGRA, SÃO OS SEUS FUNCIONÁRIOS OS QUE TÊM CONTACTO MAIS DIRETO COM O PÚBLICO, E, EM CONSEQUÊNCIA, ATRAVÉS DA SUA ATUAÇÃO JUNTO DOS FREGUEZES DAS ESTRADAS É QUE SE FORMA GRANDE PARTE DO CONCEITO SÔBRE ELAS.

POR CERTO, A QUALIDADE DO SERVIÇO PRESTADO PELA FERROVIA, É O FUNDAMENTO PRINCIPAL DO CRITÉRIO PÚBLICO, MAS, JUSTAMENTE, PARA SUPRIR CERTAS DEFICIÊNCIAS DO SERVIÇO, TORNA-SE VALIOSA A COLABORAÇÃO DO EMPREGADO DO TRÁFEGO EM CONTACTO COM O PÚBLICO.

MEDIANTE UM PERFEITO CONHECIMENTO DO SERVIÇO DO TRÁFEGO PODERÁ, O EMPREGADO, COM EXITO, JUSTIFICAR AS FALHAS. A BOA EDUCAÇÃO E PACIÊNCIA TORNA-SE ESSENCIAIS PARA SUPORTAR E DESFAZER AS CRÍTICAS, ÀS VEZES EXAGERADAS E INJUSTAS E, POR ÚLTIMO, É INDISPENSÁVEL UMA INTEGRAL MENTALIDADE DE COOPERAÇÃO COM A ADMINISTRAÇÃO, NA TAREFA DE REMEDIAR E CORRIGIR OS ERROS E OMISSÕES, AFIM DE CONSERVAR A FREGUEZIA EXISTENTE E RECAPTURAR NUM MENOR TEMPO POSSÍVEL, A QUE SE AFASTA RUMO AOS OUTROS SISTEMAS TRANSPORTE EM CONCORRÊNCIA.

É INPRESCINDÍVEL UM TRABALHO DE EQUIPE, SÓMENTE POSSÍVEL SE O EMPREGADO SE SENTIR BEM AMPARADO PELO EMPREGADOR.

NÃO BASTA A GARANTIA INDIVIDUAL PARA CRIAR ESTA MENTALIDADE AMIGA; MISTÉR SE FAZ QUE O FUNCIONARIO SINTA QUE O INTERESSE DO PATRÃO, PARTICULAR OU GOVÊRNO, VAI ALÉM DA SUA PESSÔA, CRIANDO PARA A SUA FAMILIA A SITUAÇÃO DE MODESTO, MAS SEGURO E ESTÁVEL CONFORTO.

TEMOS, CONSTANTEMENTE, LEMBRADO A NECESSIDADE IMPERIOSA DA MECANIZAÇÃO DOS SERVIÇOS DAS ESTAÇÕES, ARMAZENS, E PÁTIOS, COM O INTUITO DE BARATEAR O CUSTO UNITÁRIO DO TRÁFEGO, PELA REDUÇÃO DE NÚMERO DE EMPREGADOS E MELHORIA DE SALARIOS DOS ESPECIALIZADOS: MOSTRAMOS JÁ EM DIVERSOS COMENTÁRIOS, O EXTRAORDÍNÁRIO SUCESSO DA MECANIZAÇÃO DOS SERVIÇOS DE ARMAZENS NAS FERROVIAS AMERICANAS E A POSSIBILIDADE DE ADAPTAÇÃO DOS SEUS METODOS E EQUIPAMENTOS AOS NOSSOS SERVIÇOS.

CONTINUADAMENTE CHAMAMOS A ATENÇÃO PARA O ALTO CUSTO

DOS TRABALHOS DAS TERMINAIS, ATINGINDO, POR VEZES, 60% DO CUSTO MÉDIO.

A RACIONALIZAÇÃO DESSAS OPERAÇÕES PELA APLICAÇÃO DE NOVOS MÉTODOS E MECANIZAÇÃO BEM ORIENTADA, TRARÁ, INQUESTIONAVELMENTE, RESULTADOS COMPENSADORES NA CAMPANHA DE REDUÇÃO INDISPENSÁVEL DAS DESPESAS.

ESTAS ECONÔMIAS, ACUMULADAS, PERMITIRÃO A DESEJADA REDUÇÃO TARIFÁRIA.

SOB ÊSSE ASPECTO, TEREMOS, TAMBÉM, QUE CONTAR COM UMA NOVA ORIENTAÇÃO, CAPAZ DE LEVÁ-LA A SITUAÇÃO DEFENSAVEL, NÃO SÓ NO PONTO DE VISTA INDÚSTRIAL COMO NO DO INTERÊSSE PÚBLICO.

PARA ISSO, A TARIFA FERROVIÁRIA DEVE VARIAR, EM FUNÇÃO DO VALOR VENAL DA MERCADORIA NA ORIGEM OU NO DESTINO.

ANTE A CONCORRÊNCIA DOS OUTROS MEIOS DE TRANSPORTE, QUE DESARTICULOU A ANTIGA ESTRUTURA DE COMPENSAÇÃO ENTRE OS TRANSPORTES DEFICITÁRIOS E OS ALTAMENTE REMUNERADOS, TORNOU-SE INEVITÁVEL ESTABELECER COMO LIMITE MÍNIMO DE TARIFA O CUSTO ESPECÍFICO DA DESPESA VIVA PARA CADA CLASSE OU GRUPAMENTO DE CLASSES DE MERCADORIAS.

É, PORTANTO, FACILMENTE COMPREENSIVEL, NA ATUALIDADE, EM QUE SE PROIBEM MAJORAÇÕES DE PREÇOS DE TRANSPORTE, A URGENTE NECESSIDADE DE REDUZIR AS DESPESAS VIVAS AO MÍNIMO DOS MÍNIMOS.

COMO ENTRE ELAS AVULTAM OS GASTOS DAS TERMINAIS, NÊSSE SETOR DEVEM SER ESTUDADAS AS POSSÍVEIS E SUBSTÂNCIAIS REDUÇÕES, PELO AUMENTO DAS FACILIDADES, PARA REDUÇÃO DO PESSOAL E MELHORIA DOS MÉTODOS DE EXPLORAÇÃO.

JÁ SE TEM DEMOSTRADO QUE VÁRIAS ECONÔMIAS DO CUSTO ESTRADAL (INTER ESTAÇÕES), TEM SIDO OBTIDO ÀS EXPENSAS DO CUSTO DAS TERMINAIS, COM A FORMAÇÃO DOS LONGOS TRENS, SEM A MÍNIMA ATENÇÃO PARA O CUSTO DE SUA FORMAÇÃO NA ORIGEM, DO DESVIO NAS INTERMEDIÁRIAS E DE DISTRIBUIÇÃO TOTAL DE CARGA NO DESTINO.

FAZ-SE EXCLUSÃO DO FATOR IMPORTANTISSIMO DO CUSTO: - O TEMPO.

NÃO SE MEDIU A PRODUÇÃO DO TREM-HORA, DO VAGÃO-HORA.

SÃO ÊSSES ASPECTOS ESSENCIAIS QUE PRECISAMOS REVÊR CUIDADOSAMENTE, MINUCIOSAMENTE, EM NOSSA PESQUISA TÉCNICO-ECONOMICA, AFIM DE PODERMOS RESTABELECER O PRESTIGIO DO TRANSPORTE PELO TRILHO.

SÔBRE O ASSUNTO QUE VENHO DE FOCALIZAR, PEÇO LICENÇA PARA LÊR O QUE PUBLIQUEI EM NOVEMBRO DE 1941, NA REVISTA FERROVIÁRIO.

EDITORIAL

NA COMPETIÇÃO DOS TRANSPORTES TERRESTRES, NO BRASIL, VEM SE FIRMANDO, DIA A DIA, O PRESTIGIO DA FERROVIA. ATESTAM-NO OS SEGUINTES ÍNDICES:-EM 1935 FORAM TRANSPORTADOS NAS ESTRADAS DE FERRO BRASILEIRAS 166.931.000 PASSAGEIROS, CORRESPONDENDO A 4.561.380.000 PASSAGEIROS KM. O NUMERO E PERCURSO SUBIRAM, CONSTANTEMENTE, ATÉ ATINGIREM EM 1939 - 194.746.000 PASSAGEIROS, PRODUZINDO 7.117.405.000 PASSAGEIROS - QUILÔMETROS.

OS ANIMAIS TRANSPORTADOS CIFRARAM-SE EM 1935 EM 3.408.000 CABEÇAS, REFERENTES A 827.429.000 CABEÇAS-QUILÔMETROS.

AS BAGAGENS E ENCOMENDAS, COM O ACRÉSCIMO DE ANO PARA ANO, PASSARAM DE 828.000 TONELADAS, COM 128.581.000 TONELADAS QUILÔMETROS EM 1935 A 963.000, TONELADAS COM 151.697.000 DE TONELADAS QUILOMETROS.

O AUMENTO PROGRESSIVO DAS MERCADORIAS FOI DE 26.231.000 TONELADAS, RELATIVAS A 4.317.858.000 T KM. EM 1935 ATÉ 34.829.000 TONELADAS, COM 6.126.171.000 T KM. EM 1939.

AS RECEITAS AUMENTARAM DE 876.787 CONTOS DE RÉIS EM 1935 A 1.199.600 CONTOS DE RÉIS EM 1939. OS SALDOS PASSARAM DE 52.607 CONTOS DE RÉIS EM 1935 A 62.764 CONTOS DE RÉIS EM 1939.

ENTRETANTO, NÃO SE DEVE DORMIR SÔBRE OS LOUROS. É NECESSÁRIO CONSOLIDAR A POSIÇÃO, EM FACE DUM NOVO PERIGO QUE SURGE, PARA O PERÍODO DE APÓS-GUERRA.

Os jornais americanos publicaram, há pouco, um interessante artigo de Roger Babson sôbre o futuro das ferrovias.

Eis uma sua observação que vale por toda a crítica. Diz o articulista que, hoje, em vez de comprar ações ferroviárias, adquiria, de preferência os títulos de companhias de bondes, nas grandes cidades.

Explicou a razão - os aéroplanos não poderão competir com os sistemas de transportes urbanos. Donde se infere que ele bem prevê a extensão do perigo da concorrência dos transportes aéroviários sobre os feitos pelo trilho.

O extraordinário aperfeiçoamento hodierno da aviação, o numerosissimo pessoal adestrado na fase da guerra serão elementos de grande valia na fase econômica dos transportes aéreos, em futuro mui próximo.

Sofrerão novos embates os transportes ferro e litoviários.

A estrada de ferro ainda tem onde aperfeiçoar, baratear seu transporte.

As terminais são as zonas críticas das ferrovias. Alí são possíveis novos aperfeiçoamentos, com incontestaveis economias. Insisto sôbre êste ponto. Um dos aspectos mais desfavoraveis para o transporte pelo trilho é a lida violenta e descuidada da carga nas terminais.

Sensiveis aperfeiçoamentos já se têm introduzido na mecanização da carga, na arrumação dos vagões e nos pátios de manobras.

Falha, ainda e constantemente, o elemento humano.

As indenizações por avárias avultam, o desfavor do público se agrava, com a imprópria lida da carga, nos departamentos ferroviários. O transportador litoviario faz do descuido das estradas de ferro a propaganda do seu negocio.
A eliminação da lida violenta da carga requer a criação duma forte mentalidade ferroviária, conscia da magnitude do mal.

Requer, por parte das administrações, uma companha es

PECIAL DE GRANDE EXTENSÃO. CAMPANHA INSTRUTIVA E EDUCATIVA - ALCANÇANDO O PESSOAL DAS ESTAÇÕES, DOS TRENS, DOS ARMAZENS DE CARGA E DAS EQUIPES DE MANOBRAS. DEPOIS DA CAMPANHA, A EFICIENTE FISCALIZAÇÃO DO SERVIÇO; A PUNIÇÃO, COMO EXEMPLO, NAS FALTAS E A RECOMPENSA NOS NOVOS SERVIÇOS BEM EXECUTADOS CRIARÃO EM BREVE TEMPO IMPRESCINDIVEL COLABORAÇÃO DO PESSOAL FERROVIÁRIO.

PARA A TOTAL ELIMINAÇÃO DO MAL, A COLABORAÇÃO DEVE SER COMPLETADA COM AUXILIO MATERIAL DAS ADMINISTRAÇÕES, FORNECENDO BOM LEITO DE VIA PERMANENTE, CONVENIENTEMENTE CONSERVADO E EQUIPAMENTO NECESSÁRIO EM CONDIÇÕES DE EFICIENTE SERVIÇO.

A SUPERVISÃO LOCAL DEVE ESTAR ATENTA AO CARREGAMENTO E ARRUMAÇÃO DOS VAGÕES NA DEVIDA ORDEM, À JUSTA APRECIAÇÃO DAS LOTAÇÕES DOS TRENS, EM FUNÇÃO DO PERFIL DE LINHA.

OS SERVIÇOS DE ARMAZENS DEVEM ORGANIZAR A PRÉVIA CLASSIFICAÇÃO DA MERCADORIA PARA TORNAR MÍNIMO O MOVIMENTO DAS CARGAS.

NOS PÁTIOS DE MANOBRAS É PRECISO VERIFICAR, SEMPRE, O MANEJO CONVENIENTE DOS FREIOS, O USO DE SINAIS PADRÕES E A PRONTA AÇÃO SÔBRE OS MESMOS.

SERÁ, SEM DÚVIDA, A EXECUÇÃO CUIDADOSA E INTELIGENTE DAS MANOBRAS NOS PÁTIOS, UM DOS FATORES DECISIVOS PARA ATINGIR O FIM COLIMADO.

O RESULTADO REAL DA CAMPANHA, ENTRETANTO, SÓ PODERÁ SER OBTIDO COM SUA AÇÃO GENERALIZADA EM TÔDAS FERROVIAS, PRINCIPALMENTE NAS ZONAS DE CONTINUIDADE DE TRANSPORTES, EM MAIS DUMA EMPRÊSA.

A VANTAGEM QUE SE OBTERÁ TERÁ UM DUPLO EFEITO - O DE ECONÔMIA SÔBRE O CUSTEIO DO MOVIMENTO EXISTENTE E O EFEITO NO FAVOR PÚBLICO PARA RECAPTURA DO TRÁFEGO, DISTRAÍDO PARA O COMPETIDOR LITOVIÁRIO.

Os senhores me desculparão a estensão do que estou dizendo, mas, era necessário indicar o que tinhamos pensado anteriormente.

Abordando outro aspecto da questão que estamos analisando, escrevi, também no número de Janeiro de 1944, daquela mesma revista, o seguinte comentário, que tomo a liberdade de lêr:

EDITORIAL

A LOCALIZAÇÃO DAS INDÚSTRIAS

Quando estudámos o aspecto econômico-financeiro de nossas ferrovias, verificamos, desde logo, a impropriedade da localização da mór parte das indústrias brasileiras nas regiões de influência daquele meio de transporte. Com efeito, os fatores predominantes da localização das indústrias podem ser reduzidos, no conceito de F. S. Hall, nas seguintes condições:

1) proximidades das matérias primas; 2) proximidades dos mercados; 3) proximidades das fontes de energia; 4) clima favorável; 5) fornecimento de mão de obra; 6) capital disponivel para inversão nas manufaturas; e 7) casualidade duma primeira instalação. Evidentemente, a situação das matérias primas deve ser um fator predominante na localização das indústrias e, quando o processo de manufatura determina a redução de pêso, a fábrica deve se aproximar o mais possível da fonte de suprimentos dos materiais primários, afim de reduzir os custos de transportes ao mínimo.

É claro que esta tese tem o aspecto geral considerando que, em igualdade de condições de pêso, o produto manufaturado paga tarifa igual ao material primário.

Baseando a tarifa no valor venal do produto, muda a feição do problema. É preciso, então, verificar se o

FRETE TOTAL DA MATÉRIA PRIMA QUE ENTRA NA FORMAÇÃO DE DETERMINADA UNIDADE MANUFATURADA É IGUAL OU INFERIOR À TARIFA DO PRODUTO ACABADO.

O PRIMEIRO CASO, FRETE IGUAL PARA AS MATÉRIAS PRIMAS FORMADORAS E A UNIDADE ACABADA, É O QUE, SOB O PONTO DE VISTA DO TRANSPORTE, PODERIA SE CLASSIFICAR COMO DE INDIFERENÇA DE LOCALIZAÇÃO. INTERFIRIRÃO, ENTÃO E NATURALMENTE AS OUTRAS SITUAÇÕES NA ANALISE DA LOCALIZAÇÃO.
SE O FRETE DAS MATÉRIAS PRIMAS FÔR INFERIOR AO DOS PRODUTOS MANUFATURADOS A LOCALIZAÇÃO DA INDÚSTRIA TENDERÁ A SE APROXIMAR DOS MERCADOS DE CONSUMO.

É PORÉM NECESSÁRIO BEM INVESTIGAR SE A SITUAÇÃO NÃO É DE ARTIFICIALISMO, COMO COMUMENTE, ACONTECE.

SOB A PRESSÃO DAS INDÚSTRIAS, DO COMÉRCIO E DOS PRÓPRIOS CONSUMIDORES, AS FERROVIAS SE VÊM OBRIGADOS A CRIAR FRETES, FRANCAMENTE DEFICITÁRIOS, ANTE A GRITA GENERALIZADA QUE A FERROVIA ESTÁ MATANDO A INDÚSTRIA E ENTRAVANDO O FOMENTO DE CERTAS ZONAS QUE DEVERIAM VIVER EM PLENA PROSPERIDADE.

NÃO SE INDAGA, EM VIA DE REGRA, SE AO CONTRÁRIO DO ALEGADO, NÃO É A IMPROPRIEDADE DA LOCALIZAÇÃO DAS INDÚSTRIAS QUE ESTÁ PREJUDICANDO, INTENSAMENTE, O TRANSPORTE PELO TRILHO, TORNANDO PRECÁRIO O SERVIÇO, IMPOSSIBILITANDO O SEU PROGRESSO E PREJUDICANDO, EM CONSEQUÊNCIA, O DESENVOLVIMENTO DE OUTRAS REGIÕES, EM BENEFÍCIO DUMA ZONA, EM QUE SE IMPLANTOU UMA INDÚSTRIA, FADADA A INSUCESSO E QUE VIVE, APENAS, PRECÁRIAMENTE, PARASITARIAMENTE DUMA QUASI SUBVENÇÃO DO TRANSPORTE, QUE É O VISIVEL SACRIFÍCIO DESTE ÚLTIMO.

EXEMPLEFIQUEMOS COM UM CASO COMUM NO NOSSO PAÍS: O TRANSPORTE DO GADO BOVINO EM PÉ. É SEM DÚVIDA, MERCADORIA QUE, PELAS CAUSAS APONTADAS, PAGA FRETE INFIMO, APEZAR DO CUSTO CARISSIMO DE SEU CARREIO.

POR CERTO QUE A LOCALIZAÇÃO DAS INDÚSTRIAS DA CARNE JUNTO AOS CENTROS DE FORNECIMENTO DE MATÉRIA PRIMA, FAVORECERIA, ENORMEMENTE, AS FERROVIAS, SEM PREJUIZO

ALGUM E EM MUITOS CASOS COM VANTAGENS PARA AS INDÚSTRIAS E CONSUMIDORES.

A MAIOR PARTE DAS SITUAÇÕES DECORRENTES, SEM DÚVIDA, MAIS DA CASUALIDADE DUMA PRIMEIRA INSTALAÇÃO - MATADOURO TRANSFORMADO EM XARQUEADA OU XARQUEADA IMPROVISADA EM FRIGORÍFICO - QUE DUM SÉRIO ESTUDO ECONÔMICO DA LOCALIZAÇÃO INDUSTRIAL.

COMO AQUELA PRESSÃO, DE QUE FALAMOS, SE FAZ NESSE CASO SENTIR CONSTANTEMENTE CONTINUAM AS ESTRADAS DE FERRO A TRANSPORTAR O GADO ABAIXO DA DESPESA VIVA DO TRANSPORTE, SEM O MENOR VISLUMBRAMENTO DUMA POSSIBILIDADE DE RECUPERAÇÃO E, POR VEZES, SEM VANTAGEM REAIS PARA O INDUSTRIAL QUE NÃO FIZER EXPORTAÇÃO, EM LARGA ESCALA, PARA O EXTERIOR.

SÃO, ASSIM, VÁRIAS OUTRAS INDÚSTRIAS; QUEREM COMPETIR COM OUTRAS FÁBRICAS MAIS PRÓXIMAS DOS MERCADOS CONSUMIDORES OU TÉCNICA E FINANCEIRAMENTE MAIS APTAS E O RECURSO QUE LHES PARECE NATURAL É A REDUÇÃO SENSIVEL DOS FRETES. PARA CONSEGUIR TAL DESIDERATUM FAZEM ATORDOADA: PRINCIPALMENTE, SE A ESTRADA É GOVERNAMENTAL, SURGE A TESE QUE O TRANSPORTE, POR CONTA DO ESTADO, NÃO DEVE DAR LUCRO. ACHAM, ATÉ, QUE UM REGIMEN DE DEFICIT É PROVA SÁBIA DE FOMENTO DAS REGIÕES SERVIDAS PELAS ESTRADAS.

OLVIDAM, TODAVIA, A INJUSTIÇA DO POBRE CONTRIBUINTE PAGAR PELA MANUTENÇÃO DUMA INDÚSTRIA FITICIA QUE NÃO PODE ARCAR COM O PREÇO DO SERVIÇO QUE UTILIZA.

POR VEZES, COMO FUSTIFICATIVA DA IMPROPRIEDADE DA LOCALIZAÇÃO DA INDÚSTRIA SURGE A QUESTÃO DA MÃO DE OBRA.

É CONCEITO ASSENTE QUE UMA INDÚSTRIA QUE TEM PEQUENA DESPESA DE MÃO DE OBRA EM RELAÇÃO DO CUSTO TOTAL DA PRODUÇÃO PÓDE SE INSTALAR NAS PEQUENAS CIDADES, PORÉM AS QUE TÊM AQUELA DESPESA ULTRAPASSANDO OS 50% DA DESPESA TOTAL DEVEM IR PARA OS CENTROS MAIS POPULOSOS.

DUM MODO GERAL, NO NOSSO PAÍS NÃO HÁ DIFICULDADE DOS

DESLOCAMENTOS DA MÃO DE OBRA, DESDE QUE HAJA A DEVIDA COMPENSAÇÃO DOS SALÁRIOS. SURGE, LOGO A QUESTÃO DA ESPECIALIZAÇÃO DO TRABALHO QUE EXIGIRÁ AS PROXIMIDADES DE CENTROS MAIS POPULOSOS E MAIS ADIANTADOS, MAS TAMBÉM, AÍ, ESSA NECESSIDADE NÃO SERÁ UMA REGRA DE VALOR ABSOLUTO: MORMENTE PORQUE AS INDÚSTRIAS QUE EXIGEM ALTA ESPECIALIZAÇÃO DE SEUS OPERÁRIOS TÊM PRODUÇÃO DE GRANDE VALOR VENAL, E, CONSEQUENTEMENTE, PODEM, PELO MAIOR SALÁRIO, ATRAIR O OPERÁRIO PARA O INTERIOR.

ALEGA-SE, AINDA, QUE O CAPITAL NÃO SE MOSTRA ATRAÍDO PARA NEGOCIOS, QUE NÃO FIQUEM SOB VIGILANCIA DOS INVERSORES. A ARGUMENTAÇÃO TAMBÉM, É FALHA, PORQUE O CAPITAL VAI PARA ONDE HOUVER BONS NEGÓCIOS E NEM SEMPRE OS BONS NEGÓCIOS ESTÃO ONDE VIVE O CAPITAL. NÃO É, DE FACTO, ESTE ASPECTO UM IMPECILHO À RACIONAL INSTALAÇÃO DAS INDÚSTRIAS, SOB O PONTO DE VISTA DOS TRANSPORTES.

NO MEU SENTIR, É NECESSÁRIO UM ESTUDO ACURADO, POR PARTE DAS ESTRADAS SOBRE A LOCALIZAÇÃO DAS INDÚSTRIAS DE SUA ZONA E UM ENTENDIMENTO ESTREITO COM OS PRODUTORES PARA CONSEGUIR UM REAJUSTAMENTO GERAL, MESMO PELA TRANSFERÊNCIA DE CERTAS FÁBRICAS OU CRIAÇÃO DE NOVAS, COM AUXILIO FINANCEIRO DIRÉTO OU INDIRÉTO DAS FERROVIAS, AFIM DE MELHORAR A SITUAÇÃO DOS TRANSPORTES PELO TRILHO COM BENÉFICO RESULTADO NO FOMENTO INDUSTRIAL DA REGIÃO.

MAIS UMA VÊS TENHO QUE REPETIR: ISTO SERÁ TAREFA DA PESQUIZA TÉCNICO-ECONÔMICA.

SÃO ÊSSES, MEUS SENHORES, OS ASPECTOS SOB OS QUAIS, TEMOS QUE ENCARAR OS PROBLEMAS AO INICIARMOS A DISCUSSÃO DOS ASSUNTOS PERTINENTES AOS DEPARTAMENTOS DO TRÁFEGO. PEÇO AOS SENHORES DESCULPAS PELAS INTERRUPÇÕES, MAS, A GRIPE ESTÁ ME ATRAPALHANDO A FALA, ALÉM DA DEFICIÊNCIA NATURAL DA MESMA E POR ISSO ESPERO QUE OS SENHORES TENHAM BEM COMPREENDIDO, APESAR DA LEITURA DEFEITUOSAMENTE FEITA, AS DIRETRIZES GERAIS QUE FOREM ESTABELECIDAS NO PERIODO DA ÚLTIMA GUERRA PELO DEPARTAMENTO NACIONAL DE ESTRADAS DE FERRO, E MANTIDAS, CONSTANTEMENTE, ATÉ A SITUAÇÃO ATUAL, EM QUE INICIAMOS UMA LUTA EXTREMAMENTE ONEROSA PARA AS FERROVIAS, PORQUE ESTAMOS TOLHIDOS, DE CERTO MODO, NA DEFESA, POR MEIO DE MAJORAÇÕES TARIFÁRIAS, EM BENEFÍCIO DO IN-

TERÊSSE GERAL. ESTA PARTE QUE VAMOS TRATAR AQUI NESTAS REUNIÕES, SERÁ DE CAPITAL IMPORTÂNCIA PARA A SOLUÇÃO FINAL QUE O GOVÊRNO PRETENDE ADOTAR, INSPIRADO PELOS ENSINAMENTOS DOS DIRETORES DAS ESTRADAS DE FERRO E DOS SEUS DIGNOS AUXILIARES, REUNIDOS NESTAS SESSÕES QUE VIMOS MANTENDO DÊSDE 15 DE JUNHO PASSADO.

EVIDENTEMENTE, PRECISAMOS TER O QUE EU CHAMEI DE UM TOMBAMENTO DAS NOSSAS MISÉRIAS E O CADASTRO DAS NOSSAS REIVINDICAÇÕES, AFIM DE PODERMOS BEM AVALIAR QUAL O CAPITAL NECESSÁRIO PARA SER INVESTIDO NAQUELAS FACILIDADES, NAQUÊLES MELHORAMENTOS QUE SÃO ESSENCIAIS, NA ATUALIDADE, À BAIXA DO CUSTO UNITÁRIO DO TRÁFEGO, E, CONSEQUENTEMENTE, PERMITIRÃO UM DECRESCIMO TARIFÁRIO, SEM PREJUDICAR A MÃO DE OBRA, ANTES, AO CONTRARIO, AMPARANDO-A NO QUE FÔR RAZOÁVEL E DÊSDE QUE TENHAM POSSIBILIDADES IMPRESCINDIVEIS À CONSECUÇÃO DE RECURSOS FINANCEIROS.

A TAREFA É, POR CERTO, EXTREMAMENTE DIFÍCIL, E TODOS NÓS RECONHECEMOS ISSO DA PARTE DO GOVÊRNO, E ESPERAMOS JUSTAMENTE DAS LUZES DOS SENHORES REPRESENTANTES, DA SUA COMPROVADA EXPERIÊNCIA E DA SUA PATRIÓTICA ATUAÇÃO EM TÔDA A EMERGÊNCIA DO FERROVIÁRISMO NACIONAL, A INDICAÇÃO, COM A DEVIDA APROXIMAÇÃO, COM A POSSÍVEL AJUDA DO GOVÊRNO, DAS MEDIDAS NECESSÁRIAS PARA ATINGIRMOS A BREVE TERMO ESTA FINALIDADE, A QUE SE PROPÔS O GÔVERNO. TENDO DETERMINADO, POIS A PARTE QUE ME CABIA DE ORIENTAÇÃO NA PRIMEIRA REUNIÃO, DAREI A PALAVRA A QUALQUER DOS SENHORES QUE QUEIRAM OPINAR SÔBRE OS DIVERSOS ASSUNTOS QUE VAMOS COMEÇAR A DEBATER NAS REUNIÕES A PARTIR DE AMANHÃ.

NÃO HAVENDO QUEM QUEIRA USAR DA PALAVRA, AGRADEÇO DESDE JÁ A VALIOSA COLABORAÇÃO QUE ESTOU BEM CERTO TEREI DOS SENHORES REPRESENTANTES E, COM A DEVIDA VÊNIA, LEMBRO QUE A SESSÃO COMEÇARÁ ÀS 9,30, COM A PRESENÇA DE TODOS OS NOBRES ENGENHEIROS DELEGADOS DAS ESTRADAS DE FERRO BRASILEIRAS NAQUÊLES TRABALHOS.

A TODOS MUITO OBRIGADO, ESTÁ ENCERRADA A SESSÃO.

2a SESSÃO

Realizada em 27 de Julho
de 1948

2a. SESSÃO

REALIZADA NO DIA 27 DE JULHO DE 1948

REGISTRO DE PRESENÇA

PRESIDÊNCIA – Eng° Arthur Pereira de Castilho

LISTA DE PRESENÇA

DEPARTAMENTO NACIONAL DE ESTRADAS DE FERRO

Eng° Virginio Santa Rosa
Eng° Agnello Albuquerque

CONTADORIA GERAL DE TRANSPORTES

Eng° Edmundo Brandão Pirajá
Eng° Sebastião Guaracy do Amarante

REDE MINEIRA DE VIAÇÃO

Eng° Benjamim M. de Oliveira

E. F. SOROCABANA

Eng° Ruy Costa Rodrigues
Eng° Edgard Werneck

THE GREAT WESTERN

Eng° José Luiz Batista

VIAÇAO FÉRREA LESTE BRASILEIRO E ILHEOS

Eng° Nelson Espinola Teixeira

CIA. MOGIANA

Eng° Odir Dias da Costa

CIA. PAULISTA DE ESTRADAS DE FERRO

Eng° Umberto Soares de Camargo

E. F. NOROESTE DO BRASIL

Eng° Fernando de Freitas

VIAÇÃO FÉRREA DO RIO GRANDE DO SUL

Eng° Aymoré Drumond
Eng° João Corrêa Pires

E. F. MADEIRA — MAMORÉ

Eng° Benedito Pio Corrêa Lima

E. F. BAHIA E MINAS

Eng° Wenefredo Barcelar Portela

E. F. RIO GRANDE DO NORTE

Eng° Ruben Eugenio de Fontes Abreu

REDE VIAÇÃO CEARENSE

Eng° Luiz Horacio Ferreira

E. F. ARARAQUARA

Eng° F. Eugenio Campos Jr.

E. F. VITÓRIA A MINAS

Eng° João C. Beleza

THE LEOPOLDINA RAILWAY

Sr. C. Potter
Eng° Feliciano de Souza Aguiar

E. F. CENTRAL DO BRASIL

Eng° Arthur Henoch dos Reis

SECRETÁRIO Sr. Newton Moniz Gonçalves

Dr. ARTHUR CASTILHO :- Está aberta a sessão. Tem a palavra o Dr. Correia Pires, da Viação Férrea do Rio Grande do Sul.

Dr. JOÃO CORREIA PIRES

V. F. do Rio Crande do Sul

Senhor Presidente, meus colegas.

Indicado para falar em primeiro lugar, vou abordar os assuntos da Viação Férrea e, como o temário é grande, vou simplesmente referir-me ás questões de tráfego, principiando pela circulação.

A circulação de trens na Viação Férrea do Rio Grande do Sul, é um tanto deficiente, por vários motivos:

1º - O sistema que temos de licenciamento de trens é ainda um tanto primitivo, porque nem seletivos temos ainda em toda a linha. Agora a direção da Estrada está completando a rêde de seletivos para melhorar os licenciamentos.

As condições das linhas e desvios também, em grande parte pequenos, com o aumento da capacidade de lotação das novas máquinas, dando naturalmente trens mais compridos, dificulta os serviços de cruzamentos. Outro fator que também influe na circulação, é a distância entre estações. Como sabemos, numa linha singela, á medida que aumenta o tráfego é necessário, ou encurtar as distâncias entre os desvios, ou, então, adotar o processo mais recomendado, duplicar as linhas. Isto, porém para nós lá no Sul, é um tanto difícil. Quanto a formação de nossos trens, temos dificuldades em certos ramais, com determinados

TRANSPORTES. TAL FATO ACONTECE PORQUE O REGULAMENTO GERAL DE TRANSPORTES, PROÍBE, TAXATIVAMENTE, A CONDUÇÃO DE MATERIAIS EXPLOSIVOS, OU PERIGOSOS, NOS TRENS MISTOS. TEMOS LÁ RAMAIS NOS QUAIS, DEVIDO A POUCA DENSIDADE DE TRANSPORTE, SÓ TRAFEGAM, POR MOTIVO DE ORDEM ECONÔMICA, TRENS MIXTOS, O QUE LEVA A VIAÇÃO FÉRREA DO RIO GRANDE DO SUL, ATÉ A INFRIGIR O REGULAMENTO, EXECUTANDO O TRANSPORTE DAQUELE MATERIAL NOS TRENS MISTOS. ALIÁS, NÃO VEJO INCONVENIENTE ALGUM NESSA MEDIDA, DESDE QUE SEJAM TOMADAS AS NECESSÁRIAS PRECAUÇÕES.

OUTRO FATOR QUE MUITO INFLUE NA EFICIÊNCIA DA CIRCULAÇÃO DOS TRENS E DA CARGA, É A QUESTÃO DOS ARMAZENS. EM NOSSA OPINIÃO, ACHAMOS QUE O ARMAZEM DEVE TER CAPACIDADE MÍNIMA PARA SUPORTAR A CARGA DOS TRENS MISTOS, PORQUE A FALTA DE ARMAZENS NOS OBRIGA, EM GRANDE NÚMERO DE ESTAÇÕES A RECEBER A CARGA DIRETAMENTE NOS VAGÕES. JÁ ESTIVE EM ESTAÇÕES DA FRONTEIRA, NAS QUAIS O CARREGAMENTO DE LÁ, QUE É INTENSO NA ÉPOCA DA SAFRA, É PERMITIDO QUE SE FAÇA AOS POUCOS, DE MODO QUE, ÀS VEZES UM CARRO FICA DOIS, TRÊS OU MAIS DIAS, AGUARDANDO O CARREGAMENTO. É PORTANTO, UMA NECESSIDADE ECONÔMICA IMPERIOSA PARA OS TRANSPORTES, NA VIAÇÃO FÉRREA DO RIO GRANDE DO SUL, A CONSTRUÇÃO DE ARMAZENS.

ATUALMENTE PODEMOS DIZER QUE TEMOS DOIS ARMAZENS: UM EM SANTA MARIA E OUTRO EM PELOTAS, COM CAPACIDADE SUFICIENTE PARA ATENDER A NOSSA CARGA, E QUE NOS FACILITA O CARREGAMENTO DE VAGÕES COMPLETOS. ESTÁ SENDO INSTALADO, AGORA, O ARMAZEM DE PESTANA, MAS, POR MOTIVOS QUE SÃO ALHEIOS À ESTRADA, AINDA NÃO FOI POSSÍVEL UTILIZA-LO COM TÔDA A EFICIÊNCIA. O PRIMEIRO É O ACESSO AO ARMAZEM. A PREFEITURA SE COMPROMETEU A FAZER O ARRUAMENTO, MAS NÃO O FEZ, DE MODO QUE O ACESSO AO ARMAZEM É FEITO POR ESTRADA COM ATOLEIROS, O QUE JÁ NOS TEM ESTRAGADO ALGUNS CAMINHÕES DE TRANSPORTE. EM LINHAS GERAIS É ISTO QUE NÓS TEMOS LÁ.

TEMOS PROCURADO, DENTRO DE NOSSAS POSSIBILIDADES, RECEBER E APLICAR AS PRECIOSAS LIÇÕES QUE NOS LEVAM OS ARTIGOS DO DISTINTO AMIGO QUE CONSIDERAMOS SEM FAVOR, UM MESTRE DR. ARTHUR CASTILHO, PUBLICADOS SUA REVISTA FERROVIÁRIA. DELES TEMOS TIRADO GRANDE PROVEITO. SE NÃO OS APLICAMOS INTEGRALMENTE, É POR EXISTIREM DEFICIÊNCIAS DE ORDEM ECONÔMICA. POR EXEMPLO, A MECANIZAÇÃO DOS CARREGAMENTOS NOS ARMAZENS DE PELOTAS, SANTA MARIA E PÔRTO ALEGRE É UMA COISA QUE SE IMPÕE, MORMENTE HOJE, EM QUE A MÃO DE OBRA ESTÁ CADA VEZ MAIS CARA, E AS LEIS SOCIAIS, EM VEZ DE MELHORAREM A PRODUÇÃO, OU O TRABALHO, PIORARAM, PORQUE CRIARAM UM REGIME DE TRABALHO PARA A ESTRADA DE FERRO QUE, DE SÃ CONSCIÊNCIA, NÃO SE PODE ACEITAR NEM COMO REGULAR. SÔBRE ÊSSE REGI

ME DE 8 HORAS DE TRABALHO NAS ESTRADAS DE FERRO, TIVE UM ESTALO, COMO SE DIZ LÁ NO SUL, E ORGANIZEI UM TRABALHO, ALIÁS MUITO MODESTO, MAS QUE TEVE, NO 4º CONGRESSO PAN-AMERICANO, REALIZADO EM MONTIVIDÉU, A APROVAÇÃO INTEGRAL, E ATÉ RECEBEMOS CARTAS QUE MUITO HONRARAM A VIAÇÃO FÉRREA DO RIO GRANDE DO SUL. HOJE EM DIA PRINCIPALMENTE NO TRANSPORTE FERROVIÁRIO, O EMPREGADO QUE GANHA POUCO, PRINCIPALMENTE LÁ NO SUL, PARA AUMENTAR O SEU ORDENADO, AMARRA O TREM, COM QUE OBTEM AUMENTO DAS HORAS EXTRAORDINÁRIAS. NA VIAÇÃO FÉRREA DO RIO GRANDE DO SUL, ESTAMOS, MAIS OU MENOS, COM UMA MÉDIA DE 5 A 6 MILHÕES DE CRUZEIROS DE EXTRAORDINÁRIOS, POR ANO, NA ORGANIZAÇÃO DE TRENS. ORA, ESSES FATOS TRAZEM A DEMORA DA CARGA E O DESCRÉDITO DO TRANSPORTE FERROVIÁRIO E, ALÉM DISSO, AUMENTAM O CUSTO DA TONELADA-KM. HAJA VISTO A PROGRESSÃO QUE TEMOS, E QUE SE PODE AVALIAR PELO FATO DO COEFICIÊNTE DE EXPLORAÇÃO, QUE EM 1943 ERA DE 95,21, HAVER SUBIDO, EM 1947 PARA 115,54 A TONELADA-KM., QUE NOS CUSTAVA CR$ 0,197 EM 1943, HOJE NOS CUSTA CR$ 0,387. E ESTE CUSTO VAI SUBINDO, COM O QUE MUITO NOS ENTRISTECEMOS, APESAR DE TERMOS ESTRADAS COM MAIORES COEFICIÊNTES., EM TODO O CASO, COMO O MAL DE UM, É CONSOLO DE MUITOS, VAMOS NOS CONFORMANDO. SE O GOVÊRNO, PORÉM TOMASSE PROVIDÊNCIAS, SUBSTITUINDO O REGIME DE 8 HORAS NO SERVIÇO DE TRANSPORTE NAS ESTRADAS DE FERRO, PELO REGIME DA HORA-KM, ACHO QUE PODEIRAMOS REDUZIR EM QUASI 50% O CUSTO PARCIAL DO TRANSPORTE. ISTO, PORÉM DEPENDE DE LEI DO CONGRESSO E O PROCESSO LEGISLATIVO É LONGO E DIFÍCIL.

ESSAS SÃO AS DIFICULDADES MAIORES QUE TEMOS NO RIO GRANDE DO SUL, PORQUE, HOJE, COM O AUXILIO DO DEPARTAMENTO NACIONAL DE ESTRADAS DE FERRO, ESTAMOS BEM SERVIDOS DE CARROS E LOCOMOTIVAS. ÀS VEZES, CONTUDO, AINDA HÁ FALTA DE CARROS, OCASIONADA PELA SAFRA, OU PELA RETENÇÃO DE MERCADORIAS, QUE AUMENTA CONSIDERAVELMENTE, O VOLUME DE TRANSPORTES EM CERTAS ÉPOCAS, O QUE OCASIONA NATURALMENTE, CONGESTIONAMENTO DO TRÁFEGO.

OUTRO FATOR QUE INFLUE MUITO, PRINCIPALMENTE NO TRÁFEGO MÚTUO, É A MOROSIDADE DO TRANSPORTE. EM VIA DE REGRA, UMA CARGA DE SÃO PAULO A PÔRTO ALEGRE LEVA, QUANDO VAI LIGEIRO, 60 DIAS, ENQUANTO QUE O CAMINHÃO GASTA 8 DIAS.

FALANDO COM UM COLEGA, QUE É JUSTAMENTE CHEFE DO TRANSPORTE, ENCARREGOU-ME ELE DE SUGERIR AQUI UMA PROVIDÊNCIA QUE JULGO A SOROCABANA ACEITARÁ.

O MAIOR ENTRAVE QUE TEMOS NO TRANSPORTE ENTRE SÃO PAULO E PÔRTO ALEGRE RESIDE NA RÊDE PARANÁ-SANTA CATARINA QUE LI-

TA COM GRANDE DIFICULDADE DE TRAÇÃO, E, MESMO, CARÊNCIA DE MATERIAL RODANTE. O NOSSO CARRO VAI PARA A RÊDE, E LÁ FICA MUITO TEMPO. A SOROCABANA TAMBÉM SE QUEIXA DO MESMO MAL. FOI LEMBRADO, ENTÃO O SEGUINTE: PERMISSÃO À VIAÇÃO FÉRREA, PARA LEVAR COM A SUA TRAÇÃO O MATERIAL DE PÔRTO ALEGRE ATÉ PÔRTO UNIÃO E A SOROCABANA ATÉ PONTA GROSSA. DE MANEIRA QUE FICARIA UM TRECHO MUITO MENOR PARA A PARANÁ-SANTA CATARINA TRANSPORTAR.

HOJE O TRANSPORTE DE CAMINHÃO ESTÁ FAZENDO GRADE CONCORRÊNCIA ATÉ OS TRANSPORTES DE CAIXAS, CLASSIFICADOS NAS TABELAS MAIS BAIXAS, AS QUAIS ESTÃO SENDO LEVADAS EM CAMINHÃO, PARA SÃO PAULO. OS CALÇADOS NÃO VÊM MAIS PELO TREM, SEGUINDO QUASI TODO DE CAMINHÃO, DA MESMA FORMA QUE VÁRIOS OUTROS PRODUTOS.

ESTÁ SENDO AGORA ESTUDADO O TRANSPORTE DE ARROZ DE ITAQUI PARA SÃO PAULO, POR CAMINHÕES, TENDO-SE CRIADO, PARA ÊSTE FIM, UMA EMPRÊSA, QUE ESTAVA FAZENDO UMAS VIAGENS DE EXPERIÊNCIA, CUJOS RESULTADOS AINDA NÃO SÃO CONHECIDOS. TALVÉZ TENHAM SUCESSOS, POIS A TARIFA É ORGANIZADA PELOS INTERESSADOS, LIVREMENTE SEM AS OBRIGAÇÕES QUE PESAM SOBRE AS FERROVIAS. OS CAMINHÕES LEVAM UM PRODUTO DE MENOS PREÇO COBRINDO SÒMENTE MAIORES DESPESAS NUM SENTIDO, DESDE QUE SEJA GARANTIDO O SEU LUCRO NO SENTIDO CONTRÁRIO, E, POR ISSO, ESTÃO ESTUDANDO OO ASSUNTO COM UMAS FIRMAS COMERCIAIS DE PÔRTO ALEGRE E OUTRAS DE ITAQUI, AFIM DE SER ORGANIZADA UMA FROTA PARA ÊSSE TRANSPORTE.

O MESMO ESTÁ ACONTECENDO, POR EXEMPLO, DE URUGUAIANA PARA PÔRTO ALEGRE, ONDE O TRANSPORTE DE CAMINHÃO ESTÁ MUITO DESENVOLVIDO, POR CAUSA DA MOROSIDADE DO TRANSPORTE FERROVIÁRIO, PRINCIPALMENTE NO TRECHO ENTRE URUGUAIANA E CACEQUI, ONDE AS NOSSAS ESTAÇÕES SÃO MUITO DISTANCIADAS, PERCORRENDO OS TRENS DE CARGA GRANDES EXTENSÕES ENTRE UMA E OUTRA ESTAÇÃO, UMA CARGA DE URUGUAIANA A PÔRTO ALEGRE, INDO RAPIDAMENTE, DEMORA UMA SEMANA, E OS CAMINHÕES PRETENDEM FAZER ÊSSE PERCURSO EM 48 HORAS, O QUE, CONTUDO, ACHO MUITO DIFÍCIL, PORQUE A DISTÂNCIA PELA RODOVIA É SUPERIOR A 700 QUILÔMETROS.

OUTRO TRANSPORTE MUITO DEMORADO É O DE GADO VACUM. O PRAZO DE CARGA E DESCARGA DO TREM DE GADO, DE ACÔRDO COM O REGULAMENTO GERAL DE TRANSPORTES, É DE 6 A 12 HORAS. ORA, UM TREM DE GADO, CARREGANDO DEVAGAR, E CARREGADO EM DUAS HORAS E 40 MINUTOS, PORTANTO 12 HORAS É UM PRAZO ACESSIVO PARA ESSA OPERAÇÃO. ASSIM É QUE NÓS, QUANDO FORNECEMOS CARROS, ESTAMOS SEMPRE EM QUESTÃO COM A SWIFT. HÁ POUCO TEMPO ELES FIZERAM UM PEDIDO DE DISPENSA DE ESTADIA, ALIÁS UMA INSIGNIFICÂNCIA, ALEGANDO QUE

O REGULAMENTO FACULTA O PRAZO DE DOZE HORAS PARA CARREGAR O TREM. TINHAMOS EXPEDIDO INSTRUÇÕES, EM CIRCULAR, DANDO O PRAZO DE QUATRO HORAS PARA CARREGAR, DEPOIS DO TREM ESTAR NO DESEMBARCADOURO. VÉNCIDO ÊSSE PRAZO, PASSARIAMOS A COBRAR ESTADIA. A SWIFT RECLAMOU, ALEGANDO QUE O REGULAMENTO FACULTAVA-LHE O PRAZO DE DOZE HORAS, NÃO DEIXAM DE TER RAZÃO, EM FACE DO REGULAMENTO, MAS, NA PRÁTICA, ESTÁ PROVADO QUE É UM ESPAÇO DE TEMPO POR DEMAIS LONGO.

TODOS OS ANOS, NA ÉPOCA DA SAFRA, MOBILIZAMOS ENTRE 300 A 400 VAGÕES E 10 A 20 LOCOMOTIVAS, QUE FICAM, POR ASSIM DIZER, À DISPOSIÇÃO DA SWIFT. E TEMOS DE CONSIDERAR QUE O TRANSPORTE DO ANIMAL EM PÉ É SEMPRE UM TRANSPORTE DEFICITÁRIO, AINDA MAIS SE LEVARMOS EM CONTA O RETÔRNO DOS VAGÕES VAZIOS. OS EXPEDIDORES PROCURAM SEMPRE DEFENDER OS SEUS PRÓPRIOS INTERESSES, E A ESTRADA ESTÁ LÁ PARA SERVIR O PÚBLICO, MAS, QUANDO O PÚBLICO TEM QUE AUXILIAR A ESTRADA, NUNCA ESTÁ DE ACÔRDO COM ISSO,

EM LINHAS GERAIS SÃO ESSAS AS PRINCIPAIS DIFICULDADES QUE EXISTEM NA VIAÇÃO FÉRREA, QUANTO À CIRCULAÇÃO DE TRENS.

EM RESUMO, O QUE A ESTRADA PRECISA É DE DESVIOS E ARMAZENS, POIS SÓ COM ARMAZENS SUFICIENTES PODERÁ OPERAR EM TEMPO UTIL AS CARGAS DIRETAS. TODO VAGÃO DE DIVERSOS É SEMPRE MUITO MOROSO E, ALÉM DA MOROSIDADE, APARECEM AS AVARIAS E AS FALTAS, DIFICIEIS DE LOCALIZAR. COM MUITO PRAZER E MÁGUA TENHO A DIZER QUE O FURTO, COISA QUE POUCO OCORRIA ANTERIORMENTE, ESTÁ SE DESENVOLVENDO BASTENTE ÚLTIMAMENTE.

EM 1942 INDENIZAMOS, MAIS OU MENOS, UMA MÉDIA POR ANO DE 7 A 8 MIL CRUZEIROS, HOJE ESTAMOS PAGANDO, SÓ DE FURTOS, MAIS DE CEM MIL CRUZEIROS ANUAIS.

CRIAMOS NA VIAÇÃO FÉRREA, NO TEMPO DO CEL. VALDETARO, UMA POLÍCIA SECRETA, COM ÓTIMOS RESULTADOS. O CEL. BROCHADO, QUANDO ASSUMIU A DIREÇÃO, ACABOU COM ESSA FISCALIZAÇÃO, DONDE RESULTOU ELEVARMOS DE 10 A 12 MIL CRUZEIROS QUE PAGAVAMOS ANUALMENTE, A 146 E 180 MIL CRUZEIROS DAS INDENIZAÇÕES. SOU POR ISSO, DE OPINIÃO QUE TODAS AS ESTRADAS DEVIAM TER O SEU SERVIÇO SECRETO DE VIGILANCIA.

UMA FIRMA, DAS MAIS IMPORTANTES, QUE NÃO DESPACHA MAIS PELA VIAÇÃO FÉRREA, DEVIDO AOS ROUBOS, E A SOUZA CRUZ, FIRMA QUE DESPACHAVA CIGARROS. NO MOMENTO, NADA SE PODE FAZER PORQUE

O PRÓPRIO LEGISLATIVO ESTADUAL IMPEDE QUE A ESTRADA CRIE O SERVIÇO SECRETO DE VIGILÂNCIA. O SIMPLES FATO DA EXISTÊNCIA DESSE SERVIÇO JÁ ERA UM FREIO QUE IMPEDIA, EM PARTE, A CONTINUAÇÃO DESSES FATOS DEPRIMENTES. ESSA POLÍCIA SECRETA VIAJAVA COM PASSAGEM OU CADERNETA; EMBARCAVA UM VIAJANTE DESCONHECIDO COM A CADERNETA QUILOMÉTRICA NO TREM, O CHEFE DO TREM ANDAVA DIREITO, OS AGENTES, TODOS DESCONFIADOS DELE, PENSANDO QUE FOSSE DA POLÍCIA, OU DA "GESTAPO", COMO A APELIDARAM. COMO FOI EXTINTO ESSE SERVIÇO, CONTINUAMOS LUTANDO COM ESSE FATOR, QUE MUITO DEPÕE CONTA O TRANSPORTE FERROVIÁRIO.

OUTRO PROBLEMA QUE REPUTO DIGNO DE SER ENCARADO É O RELATIVO AO SISTEMA DE CARREGAMENTO MECÂNICO DE COMBUSTÍVEL NAS LOCOMOTIVAS, POIS AINDA USAMOS MUITO A PÁ, A BRAÇO, QUANDO PRECISAMOS DE SILOS, DE GUINDASTES ETC.

O ABASTECIMENTO D'ÁGUA, TAMBÉM É UM DOS ASSUNTOS QUE DEVEM SER CONSIDERADOS, PORQUE A CAPACIDADE DE TRÁFEGO DA LINHA DIMINUIU CONSIDERAVELMENTE, CERCA DE 50%, POR CAUSA DA ESCASSEZ DE ÁGUA.

EM SE TRATANDO DE UM ESTADO DE FRONTEIRA, NÃO PODEMOS NOS INSURGIR CONTRA AS RECLAMAÇÕES DA COMISSÃO DA REDE MILITAR, QUE DÁ À ESTRADA ATRIBUIÇÕES DE CARATER TÉCNICO-MILITAR. DE MANEIRA QUE SERIA ACONSELHAVEL O ESTABELECIMENTO DE POÇOS ARTEZIANOS PARA, VENCERMOS AS DIFICULDADES.

QUANTO À CONSTRUÇÃO DE DESVIOS, O E.M. DO EXERCITO, CONTRIBUIU JÁ PARA A CONSTRUÇÃO DE VÁRIOS, E TEM DEMONSTRADO MUITO BOA VONTADE NESSE SETOR. CREIO QUE SE A ESTRADA, E O PRÓPRIO DEPARTAMENTO, FIZESSEM UM ESTUDO CONSCIENCIOSO, CONSEGUIRIAM VERBA POR INTERMÉDIO DO MINISTÉRIO DA GUERRA, PELO MENOS PARA OS CASOS QUE PUDESSEM SER ENCONTRADOS SOB PONTO DE VISTA ESTRATÉGICO. DE MANEIRA QUE SERÁ UM PROBLEMA, A MEU VER FÁCIL SOLVER.

ÊSSES SÃO OS PONTOS PRINCIPAIS QUE EU DESEJAVA ABORDAR AQUI, E SE NÃO SATISFIZ PLENAMENTE, É PORQUE O ASSUNTO FOI EXPLANADO DE IMPROVISO. ALIÁS GRANDE NÚMERO DELES, ESTOU CERTO JÁ FORAM MELHOR EXPLANADO PELOS COLEGAS DA VIAÇÃO FÉRREA QUE ME ANTECEDERAM.

A DIREÇÃO DA ESTRADA NÃO ESTABELECEU AINDA UM PLANO DE CIRCULAÃO COMPLETA, PORQUE AS DIFICULDADES EXISTENTES PARA A SUA CONCRETIZAÇÃO SÃO MUITAS, IMPEDINDO-NOS DE PÔ-LO EM EXECUÇÃO. PLANOS BONS EXISTEM VÁRIOS, O QUE NÃO EXISTE SÃO AS VERBAS PARA A SUA EXECUÇÃO.

DR. ARTHUR CASTILHO: - MUITO AGRADEÇO AO DR. CORREIA PIRES PELA SUA EXPOSIÇÃO, CARACTERIZADA POR UMA FRANQUEZA BEM DO FEITIO DO SEU CARATER E DANDO CONDIÇÕES TÉCNICAS DE RELEVO AOS DIVERSOS ASSUNTOS DE QUE TRATOU.

DE FATO, NA QUESTÃO DE INSTALAÇÃO DE ARMAZENS, A VIAÇÃO FÉRREA ESTÁ EM POSIÇÃO DE GRANDE DEFICIÊNCIA DEVIDO A DIVERSIDADE DE PROBLEMAS EXISTENTES, TAIS COMO: INTENSIDADE DE TRÁFEGO EM VÁRIAS ZONAS, PRODUÇÃO ESPARSA E ESCASSA EM OUTRAS, ALÉM DE OUTROS COMO, POR EXEMPLO, O TRÁFEGO ONEROSO CAUSADO PELO TRANSPORTE DE GADO, LÃS, E ETC.

LI ONTEM, AQUI, UM ARTIGO SÔBRE A LOCALIZAÇÃO DAS INDÚSTRIAS. QUANDO ESCREVI AQUÊLE ARTIGO, TINHA PRINCIPALMENTE EM MIRA A QUESTÃO, JUSTAMENTE, DOS FRIGORIFICOS E CHARQUEADAS. FOCALIZEI NAQUELA OCASIÃO, A ACHAR RACIONAL QUE AS INDÚSTRIAS SE LOCALIZASSEM DENTRO DE CERTO CRITÉRIO, NAS PROXIMIDADES DAS MATÉRIAS PRIMAS E AVANCEI, ATÉ, QUE SERIA VANTAJOSAMENTE ECONÔMICO AS ESTRADAS SE ASSOCIAREM ÀS EMPRÊSAS EXPLORADORAS PARA A LOCALIZAÇÃO DAS INDÚSTRIAS EM PONTO ADEQUADO. QUANDO FALEI NÊSSE ASSUNTO, LEMBRAVA-ME DE UM CASO SEMELHANTE, DA CIA. MOGIANA, RELATIVO AO TRANSPORTE DE BOIS. QUANDO TIVE A HONRA DE EXERCER UMA COMISSÃO, QUE ESTUDOU A SITUAÇÃO DA MOGIANA, OPINEI QUE SE DEVIA FAZER A CONSTRUÇÃO DE FRIGORÍFICOS E CHARQUEADAS NA SONA DO TRIANGULO MINEIRO, NAS PROXIMIDADES DO LOCAL ONDE EXISTE ABUNDANCIA DE MATÉRIA PRIMA, ACONSELHANDO, MESMO, QUE A PRÓPRIA CIA. MOGIANA FÔSSE PARTE INTERESSADA NA LOCALIZAÇÃO DESSA NOVA INDÚSTRIA, A FIM DE EVITAR O TRANSPORTE ONEROSÍSSIMO DE GADO, COM RETÔRNO VAZIO, PESANDO GRAVEMENTE NA ECONÔMIA DA ESTRADA.

O CASO DO RIO GRANDE DO SUL É TÍPICO, COM A LOCALIZAÇÃO DO FRIGORÍFICO SWIFT NO PÔRTO DO RIO GRANDE. NO MEU SENTIR, O FRIGORÍFICO SWIFT DEVIA ESTA LOCALIZADO EM BAGÉ; ERA O PONTO ESTRATÉGICO DA INDÚSTRIA, POR EXCELÊNCIA. LOCALIZARAM-NA, PORÉM, JUNTO AO PÔRTO DE MAR, PARA EVITAR UM TRANSPORTE FERROVIÁRIO DO PRODUTO MANUFATURADO. ENTRETANTO, A ARMOUR ESTÁ LO-

CALIZADA EM SANTANA DO LIVRAMENTO, DE ONDE SE FAZ O TRANSPORTE DE CARNE FRIGORÍFICADA, NUMA DISTANCIA APROXIMADA DE 600 KM POR ESTRADA DE FERRO.

AINDA HÁ OUTROS PONTOS INTERESSANTES DE QUE O DIGNO ENGENHEIRO DA VIAÇÃO FÉRREA E SEU ILUSTRE EX-DIRETOR, ESFORÇADO E DINÂMICO, COGITARAM ASSIM, EM TEMPO, QUAL SEJA. A INSTALAÇÃO DE FÁBRICAS DE TECIDOS NO INTERIOR DO ESTADO, EM PONTOS PARA ONDE PUDESSE CONVERGIR, COM FACILIDADE, A MATERIA PRIMA, A LÃ, QUE CONSTITUE OUTRO TRANSPORTE ONEROSÍSSIMO PARA A ESTRADA DE FERRO. OS ESTUDOS CHEGARAM A UM PONTO DE GRANDE ESPECTATIVA FAVORÁVEL MAS, INFELIZMENTE, PASSOU DEPOIS O ENTUSIASMO E A VIAÇÃO FÉRREA CONTINUA COM AQUÊLE ONUS DE TRANSPORTE.

O DR. CORREIA PIRES TAMBÉM FOCALIZOU UM DOS PONTOS NEVRÁLGICOS DA QUESTÃO, QUE É O DA COMPETIÇÃO DE TRANSPORTE, PONDO EM RELÊVO A PREDOMINANCIA DE UM DOS "P", DA FORMULA DO DR. ODIR, QUE É A "PRESTEZA" DO TRÁFEGO DOS CAMINHÕES CONTRA A MOROSIDADE DO TRANSPORTE FERROVIÁRIO, E FOCALIZOU, TAMBÉM COM MUITA PRECISÃO, O PROBLEMA PELO QUAL DEVEMOS ENCARAR A COMPETIÇÃO RODOVIÁRIA. NÃO NUMA SIMPLES VIAGEM, MAS NA SUA VIAGEM DE CONJUNTO, DE IDA E VOLTA. E COMO ÊLE BEM MOSTROU, É PROVAVEL QUE SE POSSA TRANSPORTAR ARROZ DE ITAQUI PARA SÃO PAULO, POR VIA TERRESTRE, CONTANDO, PARA A VIAGEM DE VOLTA, COM OS PRODUTOS MANUFATURADOS, O QUE DARIA UM LUCRO RAZOÁVEL PARA OS CAMINHÕES.

É PARA ÊSSE ASPECTO TODO ESPECIAL QUE TEMOS PEDIDO, SEMPRE, A ATEMÇÃO DOS SENHORES DIRETORES DE ESTRADAS DE FERRO, NO SENTIDO DE FOCALIZAREM SEMPRE A QUESTÃO DA COMPETIÇÃO RODOVIÁRIA, ESTUDANDO A VIAGEM COMPLETA DO CAMINHÃO, NOS DOIS SENTIDOS, PORQUE, EVIDENTEMENTE, SE O CAMINHÃO TIVER SEGURA A VIAGEM DE RETÔRNO, COM LUCRO, FAZ A VIAGEM DE IDA, VEZES ATÉ COM PREJUIZO, BASTANDO PARA UMA GARANTIA SÉRIA, COBRIR PARTE DAS SUAS DESPESAS VIVAS DE TRANSPORTE NA IDA.

O DR. CORREIA PIRES, TAMBÉM COMENTOU A NECESSIDADE DA CRIAÇÃO DE DESVIOS, NÃO SÓ SOB O PONTO DE VISTA DA INTENSIFICAÇÃO DA CIRCULAÇÃO DO TRÁFEGO, COMO, TAMBÉM, ENCARADA SOB O ASPECTO MILITAR, SÔBRE O QUAL AS COMISSÕES DE RÊDE NO SUL DO PAÍS INSISTEM TANTO, E QUE ESTAMOS PROCURANDO SOLUCIONAR DA MANEIRA MAIS RÁPIDA POSSÍVEL. RECENTEMENTE FIZEMOS UM ACÔRDO COM O ESTADO MAIOR DO EXERCITO, NO SENTIDO DE APLICAR UMA PARCELA DE 30% DA TAXA DE MELHORAMENTOS DA VIAÇÃO FÉRREA ESPECIALMENTE

NO AUMENTO DAS INSTALAÇÕES HIDRÁULICAS E NO AUMENTO E CRIAÇÃO DE DESVIOS DE CRUZAMENTO, GARANTIDA A DUPLA FINALIDADE DA MAIS ATIVA CIRCULAÇÃO DOS TRENS, TANTO NO SENTIDO COMERCIAL, COMO NO SENTIDO MILITAR, QUANDO FÔR PRECISO.

FINALMENTE O DR. CORREIA PIRES, ABORDOU A QUESTÃO DOS FURTOS, QUE ESTÁ SE DESENVOLVENDO NA VIAÇÃO FÉRREA DO RIO GRANDE DO SUL.

OS FURTOS NAS ESTRADAS DE FERRO BRASILEIRAS, PARA INFELICIDADE NOSSA, JÁ MERECERAM UM CAPÍTULO ESPECIAL NUMA PUBLICAÇÃO AMERICANA, DE UM OBSERVADOR QUE POR AQUI PASSOU, DURANTE A GUERRA.

ÊSSE TÉCNICO FICOU ESCANDALIZADO QUANDO VISITOU VÁRIAS DAS NOSSAS RÊDES E SOUBE DA INTENSIDADE DOS FURTOS VIGENTES NO TRAJETO DE VAGÕES EM CIRCULAÇÃO NAS FERROVIAS BRASILEIRAS, PRINCIPALMENTE NAS DO SUL DO BRASIL. CREIO NÃO SER A VIAÇÃO FÉRREA A MAIOR VITIMA E, SIM, UMA SUA VISINHA, QUE FOI ONDE ÊSSE TEMA FOI DESENVOLVIDO. ATRAVÉS DOS COMENTÁRIOS ORA COLHIDOS, A SITUAÇÃO NESSA FERROVIA É AINDA PIOR DO QUE ANTERIORMENTE.

NECESSÁRIAMENTE ISSO DEVE SER UMA QUESTÃO DE EDUCAÇÃO, POIS, É PRECISO PÔR EM BRIO O NOSSO PESSOAL FERROVIÁRIO, PORQUE ESTAMOS FICANDO COMPLETAMENTE DESMORALIZADOS COM ÊSSE HUMILHANTE PROBLEMA. NÃO SEI SE SERÁ POSSÍVEL O ESTABELECIMENTO DE UMA POLICIA EFETIVA, MAS, O QUE É EVIDENTEMENTE NECESSÁRIO, É O INÍCIO DE DE UMA CAMANHA MORALIZADORA NÊSSE SENTIDO, FAZENDO VER AOS FERROVIÁRIOS, A SITUAÇÃO DEPRIMENTE EM QUE ESTÃO COLOCADOS, ATÉ PERANTE O ESTRANGEIROS, ONDE ÊSSE LIVRO TEVE LARGA REPERCUSSÃO. ACREDITO MESMO QUE À SOMBRA DOS FERROVIÁRIOS, HAJAM QUADRILHAS ORGANIZADAS PARA ÊSSE ROUBO. DE MANEIRA QUE PRECISAMOS POR OS FERROVIÁRIOS, QUE ESTÃO NATURALMENTE INTERESSADOS NO BOM NOME DAS ESTRADAS DE FERRO EM ATENÇÃO PARA A MAIS SEVERA VIGILÂNCIA EM TÔRNO DOS VAGÕES QUE CIRCULAM NAS NOSSAS RÊDES.

AGRADECENDO, MAIS UMA VEZ, AO DR. CORREIA PIRES PELA SUA EFICIENTE COLABORAÇÃO, DOU A PALAVRA AO SR. REPRESENTANTE DA ESTRADA DE FERRO NOROESTE DO BRASIL.

Dr. FERNANDO FREITAS

E. F. Noroeste do Brasil

1. Desenvolve-se o tráfego da Estrada de Ferro Noroeste do Brasil numa rêde de 1.533 quilômetros, sendo 566 Km. no territorio paulista e 967 Km, no territorio do Estado de Mato Grosso, em direção às fronteiras de Oeste. Desses 1.533 quilômetros de rêde, 1.273 Km, constituem talvez o mais extenso tronco contínuo de via de penetração, de Bauru até Pôrto Esperança, nas margens do Rio Paraguai, e que dentro de pouco, com um desenvolvimento de mais 77,887 Km, entroncará com a Brasil-Bolivia, na cidade matogrossense de Corumba.

Os 260 Km. restantes formam o ramal de Lussanvira, que parte da cidade de Araçatuba, no Km. 281 do tronco, no territorio paulista, com a extensão de 106 Km. e o ramal de Ponta Porã, com tráfego até Maracajú, no Estado de Mato Grosso, numa extensão de 154 Km. e que não tardará em atingir Ponta Porã, de onde penetrará o territorio da vizinha Republica do Paraguai, em direção a Concepcion.

Funcionam 108 estações e 14 postos telegraficos ou de cruzamento de trens, sendo 64 estações e 5 postos no Estado de São Paulo e 44 estações e 9 postos em Mato Grosso.

Dispõe a Estrada de oito linhas telegráficas, ligando as estações por meio de aparelhos sistema "Spagnoleti", e de 9 estações de rádio-telegráfia e fônia para as suas comunicações com os mais afastados pontos da extensa região por ela servida.

Os serviços de "seletivo" para controle dos trens atuam numa extensão de 894 Km - de Bauru a Campo Grande, compreendendo 80 estações e postos subordinados a três centros de co

MANDO DE TRENS EXISTENTES.

Os NOSSOS FIOS CONDUTORES DE COMUNICAÇÕES COBREM A SEGUINTE QUILOMETRAGEM: TELEGRÁFICOS, 4.315 KM; SELETIVO, 1.808 KM; ESTAFE, 948 KM, E TELEFÔNICOS 169 KM.

É DE DESTACADA IMPORTÂNCIA A POSIÇÃO DA ESTRADA DE FERRO NOROESTE DO BRASIL NO PLANO DE VIAÇÃO INTERNACIONAL, FAZENDO PARTE DA TRANSCONTINENTAL SUL-AMERICANA QUE, NUMA EXTENSÃO DE 4.000 KM, LIGARÁ SANTOS A ARICA, CRUZANDO O CONTINENTE, DO ATLANTICO AO PACÍFICO.

A SUA RENDA INDUSTRIAL, EM ALGARISMO REDONDOS, FOI DE CR$ 130.000.000,00, EM 1947.

O TRÁFEGO (II DIVISÃO) DISPUNHA, NO FIM DE 1947, DE 1.606 FUNCIONÁRIOS, ESCALONADOS POR TODOS OS SEUS SETORES E DEPENDENCIAS DE TRABALHO, SENDO 1.117 EMPREGADOS PROPRIAMENTE DE ESTAÇÕES E ARMAZENS, 281 EMPREGADOS DE PÁTIOS E MOVIMENTO E 208 DO ESCRITÓRIO CENTRAL, DAS INSPETORIAS E DOS SERVIÇOS ELETROTÉCNICOS.

PARA CONHECERMOS A REMUNERAÇÃO PAGA AO PESSOAL, DIVIDIMOS A IMPORTÂNCIA GASTA POR ANO PELO NÚMERO DE EMPREGADOS E ENCONTRAMOS A MÉDIA MENSAL E ANUAL POR EMPREGADO, COMPARADA NO QUINQUÊNIO.

PARA AVALIARMOS A "PRODUÇÃO COMPARATIVA" DIVIDIMOS A TONELAGEM-QUILÔMETRO TRANSPORTADA PELO NÚMERO DE EMPREGADOS, ENCONTRANDO, ENTÃO, A MÉDIA DA TONELAGEM ANUAL E MENSAL CONSIDERADA COMO TRABALHO DE CADA EMPREGADO.

Os TRÊS QUADROS SEGUINTES APRESENTAM O RESULTADO DESSAS OPERAÇÕES DESTACADAMENTE PARA OS EMPREGADOS PROPRIAMENTE DAS ESTAÇÕES E DOS ARMAZENS (QUADRO A), EMPREGADOS QUE SERVEM NOS PÁTIOS E NOS TRENS (QUADRO B) E A MÉDIA GERAL ATRIBUIDA AO TOTAL DOS EMPREGADOS QUE INTEGRAM O QUADRO DO TRÁFEGO (QUADRO C):

QUADRO "A" - PESSOAL DAS ESTAÇÕES, INCLUSIVE DOS ARMAZENS							
ANOS	QUANTIDADE	REMUNERAÇÃO			PRODUÇÃO COMPARATIVA POR TONELADA KM. BRUTA TRANSPORTADA NOS TRENS REMUNERADOS		
		TOTAL	MÉDIA		TOTAL	MÉDIA	
			ANUAL	MENSAL		ANUAL	MENSAL
1943	963	4.320.344,80	4.486,33	373,86	808.448,034	939.509	69.959
1944	1.017	7.163.829,60	7.044,08	587,00	861.065.117	846.671	70.555
1945	1.044	8.418.154,20	8.063,36	671,94	897.011.173	859.206	71.600
1946	1.046	10.818.043,40	10.342,29	861,85	861.102.926	823.234	68.602
1947	1.117	13.192.525,80	11.810,67	984,22	915.031.351	819.186	68.265
QUADRO "B" - PESSOAL DE MOVIMENTO (TRENS) INCLUINDO OS DE PATIOS							
1943	271	1.464.142,00	5.402,73	450,22	808.448,034	2.983.203	248.600
1944	301	2.410.456,80	8.008,16	667,34	861.065,117	2.860.681	238.390
1945	299	2.667.335,00	8.920,85	743,40	897.011,173	3.000.037	250.004
1946	305	3.495.980,00	11.462,22	955,18	861.102.926	2.823.288	235.274
1947	281	3.775.140,60	13.434,66	1.119,55	915.031,351	3.256.339	271.361
QUADRO "C" - GERAL DA II DIVISÃO, INCLUINDO OS ESCRITÓRIOS E SERVIÇOS ELETROTÉCNICOS							
1943	1.432	7.090.268,10	4.951,30	412,60	808.448,034	564.558	47.046
1944	1.526	11.488.760,30	7.528,67	627,38	861.065,117	564.262	47.021
1945	1.570	13.449.203,90	8.566,37	713,86	897.011,173	571.344	47.612
1946	1.583	17.255.005,00	10.900,19	908,34	861.102,926	543.968	45.330
1947	1.606	20.080.468,10	12.503,40	1.041,95	915.031,351	569.758	47.479

PARA O TRANSPORTE DE UM MILHÃO DE TONELADAS QUILÔMETROS, O TRÁFEGO APRESENTA A SEGUINTE RELAÇÃO DE NÚMERO DE EMPREGADOS, NO QUINQUÊNIO:

1,77 EM 1943
1,77 EM 1944
1,75 EM 1945
1,83 EM 1946
1,75 EM 1947

2. O ALOJAMENTO, TANTO DO PESSOAL DAS ESTAÇÕES COMO DOS TRENS, É FEITO DE MODO GERAL PELA ESTRADA EM CASAS POR ELA CONSTRUIDAS, DE TIPOS DEVIDAMENTE ESTUDADOS, FORMANDO VILAS, DE ACORDO COM AS SUAS DISPONIBILIDADES DE VERBAS. SÒMENTE NOS PONTOS DE GRANDE CONCENTRAÇÃO DE EMPREGADOS COMO BAURU, LINS, ARAÇATUBA, TRÊS LAGOAS E CAMPO GRANDE NÃO DISPÕE A ESTRADA DE CASAS PARA TODOS OS SEUS EMPREGADOS. MESMO ASSIM EXISTEM NESSES PONTOS VILAS PARA OS FERROVIÁRIOS, ACOMODANDO GRANDE NÚMERO DE SERVIDORES, PRINCIPALMENTE OS QUE, PELA NATUREZA DAS SUAS FUNÇÕES, PRECISAM MORAR PERTO DO SERVIÇO.

PARA SE FAZER IDÉIA DA EXTENSÃO DÊSSE BENEFÍCIO, MESMO NOS CENTROS DE MAIOR POPULAÇÃO FERROVIÁRIA, DIREMOS QUE EM CAMPO GRANDE, DE ONDE PARTE O RAMAL PARA PONTA PORÃ, DISPÕE A ESTRADA DE 95 RESIDÊNCIAS, FORMANDO UMA VILA COM TODAS AS INSTALAÇÕES EXIGIDAS PARA ACOMODAÇÃO DE SEUS EMPREGADOS, INCLUSIVE ESCOLA PARA OS FILHOS DESTES, O MESMO ACONTECENDO NOS DEMAIS PONTOS JÁ INDICADOS, ALÉM DOS SERVIÇOS MÉDICOS, DENTÁRIOS EETC.

NAS ESTAÇÕES INTERMEDIÁRIAS E DE MENOR IMPORTÂNCIA TODOS OS EMPREGADOS TÊM ACOMODAÇÕES E ASSISTÊNCIA CONDIGNAS FORNECIDAS PELA ESTRADA. PARA OS EMPREGADOS QUE VIAJAM EM SERVIÇO EXISTEM OS CHAMADOS "PERNOITES" DOS FERROVIÁRIOS", LOCALIZADOS EM PONTOS CONVENIENTES ONDE, ALÉM DA CAMA LIMPA E BEM CUIDADA, TEM O EMPREGADO O SEU BANHO DE CHUVEIRO E ALIMENTAÇÃO FARTA E SÁDIA TAMBÉM FORNECIDA GRATUITAMENTE PELA ESTRADA.

A PROTEÇÃO AO TRABALHO E AO TRABALHADOR VEM SENDO UM DOS PONTOS ALTOS DA ESCLARICIDA ADMINISTRAÇÃO DO CEL. JOSÉ DE LIMA FIGUEIREDO, NA NOROESTE.

3. NO QUE DIZ RESPEITO À "MECANIZAÇÃO DOS SERVIÇOS DE ESTAÇÕES, ARMAZENS E PÁTIOS", A PRÁTICA NOS DÁ IDÉIA DOS RESULTADOS QUE PODERÃO SER OBTIDOS E JÁ SE COGITA FAZER ALGUMA COUSA NESSE SENTIDO.

PODER-SE-Á COMEÇAR PELO USO DE PEQUENOS VEÍCULOS MOTORIZADOS PARA AS OPERAÇÕES DE CARGAS E DESCARGAS NAS ESTAÇÕES DE MAIOR MOVIMENTO. NAS ESTAÇÕES DE BALDEAÇÃO, ALÉM DESSES PEQUENOS VEÍCULOS, PENSA-SE OBTER GUINDASTES MÓVEIS APROPRIADOS

PARA O TRANSBORDO DAS CARGAS MAIS PESADAS OU DE GRANDES DIMENSÕES.

COM ISSO O TRABALHO SERÁ MAIS EFICIENTE E O SEU RENDIMENTO COMPENSARÁ A DISPENSA DE BOM NUMERO DE TRABALHADORES BRAÇAIS.

4. A ESTRADA DE FERRO NOROESTE DO BRASIL, COMO EXTENSA VIA DE PENETRAÇÃO E DESBRAVADORA DE REGIÕES ENTÃO DESCONHECIDAS, NÃO HÁ DÚVIDA, FOI CONSTRUIDA COM A PREOCUPAÇÃO DAS LINHAS DE REDUZIDO TRÁFEGO, COM O VÍCIO DAS INSTALAÇÕES BARATAS E INCOMPLETAS QUE NÃO RESPONDERAM ÀS NECESSIDADES DE UM DESENVOLVIMENTO RÁPIDO, SENDO, POR ISSO MESMO, CHAMADA PELO NOSSO PROFICIENTE DIRETOR, CORONEL JOSÉ DE LIMA FIGUEIREDO, DE "ESTRADA INACABADA". ABARCANDO UM VASTO TERRITORIO, COMO JÁ FICOU EXPLICADO, NUM TRONCO CONTINUO DE 1.273 QUILÔMETROS, ATRAVESSA REGIÕES DAS MAIS VARIADAS CONDIÇÕES, DE FRACOS RECURSOS MATERIAIS E TÉCNICOS, EM DEMANDA DAS FRONTEIRAS DE OESTE, CUJO PONTENCIAL ECONÔMICO PERMANECE ESTÁTICO.

ESSA CARACTERISTICA IMPÕE-LHE A NECESSIDADE DE MANTER UMA ORGANIZAÇÃO ADMINISTRATIVA E UM APARELHAMENTO DE RECURSOS MATERIAIS E TÉCNICOS, AO LONGO DE TODO SEU EXTENSO TRAÇADO, COM O FIM DE TRATAR DAS QUESTÕES RELATIVAS AO TRANSPORTE, MANTER RELAÇÕES COM O PÚBLICO E ZELAR PELAS BOAS CONDIÇÕES DO SEU MATERIAL FIXO E DE ROTAÇÃO.

O PROGRESSO QUE A ESTRADA CONSEGUIU IMPRIMIR, DE INICIO, À REGIÃO PAULISTA QUE ATRAVESSA, NÃO SE CONFINOU NA ZONA IMEDIÁTAMENTE ADJACENTE AOS SEUS TRILHOS: ÊSSE PROGRESSO SE ALASTROU POR ENORME REGIÃO A DENTRO ATÉ QUE, PELAS MÁS CONDIÇÕES DO TRAÇADO E PELA DEFICIÊNCIA DE MATERIAL DE ROTAÇÃO DA FERROVIA, O DESENVOLVIMENTO DESSA REGIÃO COMO QUE SE ESTAGNOU ANTE A FALTA DE ESCOAMENTO DA PRODUÇÃO QUE PROCURAVA O INSUFICIENTE APARELHAMENTO DE TRANSPORTE DA ESTRADA.

5. A SITUAÇÃO HOJE É BEM DIFERENTE PORQUE JÁ PROCEDEU A ESTRADA A RETIFICAÇÃO DO SEU TRAÇADO ATÉ O KM. 75 E AUMENTOU O SEU PARQUE DE MATERIAL DE ROTAÇÃO DE MODO A PODER AUMENTAR A SUA CAPACIDADE DE TRANSPORTE.

ISSO, PORÉM, NÃO É TUDO. MUITA COUSA HÁ AINDA A FAZER.

A REMODELAÇÃO DO TRAÇADO DO KM. 75 ATÉ ARAÇATUBA É DE IMPORTÂNCIA VITAL PARA A ESTRADA.

MELHORANDO AS CONDIÇÕES TÉCNICAS DESSE TRECHO, AMPLIANDO AS INSTALAÇÕES E O APARELHAMENTO DESTINADO AO TRÁFEGO, O APROVEITAMENTO DO MATERIAL SERÁ GRANDEMENTE AUMENTADO, EM BENEFÍCIO DA REGULARIDADE, DA ECONÔMIA E DA RAPIDEZ DOS TRANSPORTES.

SÓ DESSA FORMA PODEREMOS CONSEGUIR O BARATEAMENTO DOS NOSSOS SERVIÇOS E AUMENTAR A POTÊNCIA DA CIRCULAÇÃO, REALIZANDO UM TRÁFEGO MAIS RÁPIDO E MAIS EFICIENTE COM O MESMO MATERIAL DE ROTAÇÃO EXISTENTE.

NESSE SENTIDO TRAÇOU A ADMINISTRAÇÃO UM PROGRAMA QUE VEM SENDO EXECUTADO À MEDIDA DOS RECURSOS FINANCEIROS QUE TÊM SIDO POSTOS À SUA DISPOSIÇÃO.

6. AS NECESSIDADES QUE DIZEM MAIS DE PERTO COM O APARELHAMENTO DO TRÁFEGO E QUE ESTÃO SENDO OBJETO DE ESTUDOS E PROVIDÊNCIAS DA DIRETORIA DA ESTRADA SÃO AS SEGUINTES:

I - EM BAURU	Cr$
A) CONSTRUÇÃO DE UM PONTILHÃO SÔBRE O RIO BAURU, COM 20 METROS DE EXTENSÃO, LIGANDO OS DESVIOS DO DEPÓSITO DE CARROS, DO PÁTIO EXTERNO AO PÁTIO INTERNO, LADO DA CP, PARA FACILITAR AS MANOBRAS DE CARROS QUE ESTÃO SENDO FEITAS PELO TRONCO, DO LADO DE CURUÇÁ, COM PREJUIZOS PARA OS SERVIÇOS EM GERAL, INCLUSIVE PARA A SEGURANÇA DO TRÁFEGO, CERCA DE.....	400.000,00
B) CONCLUSÃO DO AUMENTO DO DEPÓSITO DE CARROS, COM A COBERTURA RESPECTIVA, E PREPARO DA ESTUFA PARA DESINFECÇÃO DOS CARROS DE PASSAGEIROS, CERCA DE.....	200.000,00
	600.000,00

A TRANSPORTAR

	Cr$
TRANSPORTE	600.000,00
c) AUMENTO DA COBERTURA DAS PLATAFORMAS DA ESTAÇÃO DE PASSAGEIROS A FIM DE QUE AS COMPOSIÇÕES INTEIRAS DOS TRENS, INCLUSIVE DAS DA BITOLA LARGA DA CP, ASSIM COMO O SERVIÇO DE TRANSBORDO DE BAGAGENS E ENCOMENDAS, FIQUEM SOB A PARTE COBERTA, E OUTROS SERVIÇOS.....	2.600.000,00
d) OFICINA PARA CENTRALIZAR OS SERVIÇOS DE REPARAÇÕES DO TELEGRAFO, SELETIVO, RÁDIOS, E, POSSIVELMENTE, O DE SINALIZAÇÃO.....	800.000,00

II - POSTOS DE CRUZAMENTOS:

PARA FACILITAR A MARCHA DOS TRENS E AS SUAS MANOBRAS, EM NÚMERO DE 12, NOS LOCAIS EM QUE FOREM NECESSARIOS, ASSIM COMO TRIÂNGULOS DE REVERSÃO, PRINCIPALMENTE EM MATO GROSSO, CASAS, ETC., CERCA DE.....	1.500.000,00

III - D E S V I O S:

AUMENTOS NAS ESPLANADAS DE BAURU A INDUBRASIL, PARA FACILITAR AS MANOBRAS E CRUZAMENTO DOS TRENS, CERCA DE.....	3.500.000,00

IV - ARMAZENS E ESTAÇÕES

a) CONSTRUÇÃO DE ARMAZENS PARA CARGAS E CAFÉ, NAS ESTAÇÕES DE MAIOR MOVIMENTO, NO TRECHO DE SÃO PAULO, EM NÚMERO DE 18, NAS ESTAÇÕES DE AVAÍ, GUARANTÃ, CAFELÂNDIA, PROMISSÃO, PENAPOLIS, BIRIGUI, GUARARAPES, RUBIACEA, ALTO PIMENTA, VALPARAISO, AGUAPEI, LAVINIA, MIRANDOPOLIS, MACHADO DE MELO, GUARAÇAÍ, MURUTINGA, ANDRADINA E ALFREDO DE CASTILHO, CERCA DE.....	10.000.000,00
b) UM ARMAZEM PARA RECUPERAÇÃO DE TRANSPORTES EM LINS E OUTRO PARA RECOMPOSIÇÃO E TRANSBORDO DE MERCADORIAS EM ARAÇATUBA (PARA MATO GROSSO E RAMAL DE LUSSANVIRA) PEDIDO DESDE 1940, COM INSTALAÇÕES ADEQUADAS AOS SEUS FINS, CERCA DE.....	2.000.000,00
A TRANSPORTAR	21.000.000,00

	Cr$
TRANSPORTE	21.000.000,00
c) REFORMA E AMPLIAÇÃO DE ALGUMAS ESTAÇÕES E AINDA SUBSTITUIÇÃO DE OUTRAS DE MADEIRA, QUE DATAM DO INICIO DA ESTRADA, EM MATO GROSSO, CERCA DE.....	1.000.000,00
V - CASAS:	
PARA MORADIA DOS EMPREGADOS QUE, PELA NATUREZA DE SUAS ATRIBUIÇÕES, PRECISAM MORAR PERTO DO LOCAL DE SEU TRABALHO, AO LONGO DA LINHA, EM LUGARES SEM RESURSOS-AGENTES, TRABALHADORES, TELEGRAFISTAS E ETC., EM NÚMERO APROXIMADO DE 70 HABITAÇÕES, CERCA DE.....	3.000.000,00
TOTAL.....	25.000.000,00

7. VARIAM AS CONTINGÊNCIAS DO TRÁFEGO DA NOROESTE COM O TRAÇADO E CONDIÇÕES TÉCNICAS DA LINHA E AINDA COM A REDUZIDA CAPACIDADE TRIBUTÁRIA DO ESTADO DE MATO GROSSO.

ENQUANTO O TRECHO DE SÃO PAULO, REGIÃO AGRÍCOLA (566 KM.), TEM ECONÔMIA PRÓPRIA, REPRESENTADA PELAS SUAS MOVIMENTADAS CIDADES E POR NUCLEOS PONDERÁVEIS DE POPULAÇÃO E AINDA PELA EXPLORAÇÃO DAS SUAS BOAS TERRAS E PELAS INDÚSTRIAS DE SERRARIAS, USINAS BENEFICIADORAS DE ALGODÃO, DE CAFÉ E ARROZ, OLARIAS PARA O FÁBRICO DE TELHAS E TIJOLOS, NO TRECHO DE MATO GROSSO (967 KM.), NÃO EXISTEM OUTROS NUCLEOS DE POPULAÇÃO APRECIAVEL ALÉM DE TRÊS LAGOAS, CAMPO GRANDE, MARACAJÚ AQUIDAUANA E MIRANDA

O TRÁFEGO ALÍ É FEITO QUASI DIRETO, ENTRE OS PONTOS DE MAIOR IMPORTANCIA ECONÔMICA, EM DIREÇÃO A CORUMBÁ E NORTE DO ESTADO, PORQUE AS DEMAIS ESTAÇÕES REPRESENTAM APENAS DEPENDÊNCIAS DA ESTRADA PARA CRUZAMENTOS DOS TRENS E LOCALIZAÇÃO DO PESSOAL FERROVIÁRIO.

OS PROCESSOS ADOTADOS DE MODO GERAL, PARA OS SERVIÇOS, PROCURAM ATENDER ÀS NECESSIDADES DITADAS PELAS CARACTERISTICAS DAS REGIÕES ATRAVESSADAS SEGUNDO A SUA MAIOR OU MENOR IN

TENSIDADE DA CORRENTE DE TRÁFEGO.

EM PÔRTO ESPERANÇA, PONTO TERMINAL DA ESTRADA(ENQUANTO NÃO SE AVANÇA ATÉ CORUMBÁ), DESCARREGAMOS PARA AS EMPRÊSAS QUE EXPLORAM A NAVEGAÇÃO NO RIO PARAGUAI MERCADORIAS COM OS SEGUINTES PÊSOS LIQUIDOS NO ÚLTIMOS TRÊS ANOS:

EM 1945 - 24.699.928 KG.

EM 1946 - 17.769.102 KG.

EM 1947 - 17.044.339 KG.

AS DESCARGAS E TRANSBORDO SÃO FEITOS ALÍ PELO ESFORÇO FÍSICO DE TRABALHADORES BRAÇAIS, SEM AUXILIO DE QUALQUER MEIO MECANIZADO.

EM BAURU, PONTO DE CONTACTO COM AS NOSSAS COLETORAS, COMPANHIA PAULISTA DE ESTRADAS DE FERRO E ESTRADA DE FERRO SOROCABANA, ENTREGAMOS A ESSAS DUAS ESTRADAS MERCADORIAS COM OS SEGUINTES PÊSOS LÍQUIDOS, NO MESMO TRIÊNIO:

ANOS	PAULISTA	SOROCABANA	TOTAIS
1945	140.649.048	146.709.772	287.358.820
1946	136.740.785	172.876.730	309.617.515
1947	154.750.745	205.861.021	360.611.766

AS ENTREGAS Á COMPANHIA PAULISTA DE ESTRADAS DE FERRO SÃO HOJE FEITAS EM TRIAGEM, DISTANTE 3 KM DE NOSSA ESTAÇÃO CENTRAL DE BAURU. EM TRIAGEM DISPÕE A PAULISTA DE ARMAZENS DE BALDEAÇÃO PROVIDOS DE APARELHAGEM ADEQUADA PARA O TRANSBORDO DAS MERCADORIAS.

AS ENTREGAS À ESTRADA DE FERRO SOROCABANA SÃO FEITAS NOS PRÓPRIOS VAGÕES, PELO REGIME DE INTERCÂMBIO DE VEÍCULOS, POR SE TRATAR DE ESTRADA DA MESMA BITOLA DA NOROESTE (1,00 M).

8. PARA MELHOR ATENDIMENTO DAS RECLAMAÇÕES DO PÚBLI-

CO PROCEDEMOS, EM JULHO DO ANO PASSADO, A RADICAIS MODIFICAÇÕES NOS SERVIÇOS DA "SECÇÃO DE RECLAMAÇÕES" JÁ EXISTENTE COMO DEPENDENCIA DO TRÁFEGO.

FOI A SECÇÃO DOTADA DE RECURSOS E DE AUTONÔMIA PARA ATENDER E SOLUCIONAR PRONTAMENTE ÀS IRREGULARIDADES VERIFICADAS NOS TRANSPORTES.

PARA MELHOR CONHECIMENTO DA ORGANIZAÇÃO E MODIFICAÇÕES INTRODUZIDAS NESSE SETOR, JUNTAMOS UM EXEMPLAR DA NOSSA CIRCULAR TRANSPORTES E COMUNICAÇÕES 49/47, DE 1º DE JULHO DE 1947, QUE FIXOU NORMAS E DETERMINOU PROVIDÊNCIAS QUE VÊM SENDO EXECUTADAS E QUE ESTÃO PRODUZINDO APRECIAVEIS RESULTADOS NA NORMALIZAÇÃO DOS SERVIÇOS QUE SE ACHAVAM ATRAZADOS E MAL ATENDIDOS (ANEXO Nº 1, COM 8 FOLHAS).

O PROCESSAMENTO DAS INDINIZAÇÕES DEVIDAS POR AVARIAS OU EXTRAVIOS DE VOLUMES ENTREGUES A DESPACHO NA ESTRADA ESTÁ SENDO FEITO COM PRESTEZA E SEGURANÇA, SENDO OS PAGAMENTOS RECLAMADOS PELAS PARTES ATENDIDOS NA TESOURARIA DA ESTRADA, EM BAURU.

COGITA-SE, E NESSE SENTIDO AS PROVIDÊNCIAS RESPECTIVAS VÃO BEM ADIANTADAS, DE SEREM OS PAGAMENTOS FEITOS NA PRÓPRIA LOCALIDADE EM QUE RESIDIR O RECLAMANTE, RETIRANDO-SE O NUMERÁRIO CORRESPONDENTE DA RENDA DA ESTAÇÃO. SERÃO, POR ÊSSE PROCESSO, LIQUIDADAS NÃO SÓ AS RESPONSABILIDADES DIRETAS DA NOROESTE COMO AS PROCEDENTES DE OUTRAS ESTRADAS, FAZENDO-SE, POSTERIORMENTE, O ENCONTRO DE CONTAS POR MEIO DA ESCRITA DE "TRÁFEGO MÚTUO".

AS PRIMEIRAS PROVIDÊNCIAS TOMADAS JÁ ESTÃO SATISFAZENDO O PÚBLICO E ÊSTE JÁ CONFIA NO QUE A ESTRADA PROMETEU FAZER E VEM FAZENDO.

NO QUE DIZ RESPEITO À EDUCAÇÃO E PREPARO DO PESSOAL, ALÉM DE UM QUADRO DE CARREIRA, PARA O SEU MAIS ADQUADO APROVEITAMENTO E COMO INCENTIVO À SUA DEDICAÇÃO AOS SERVIÇOS EM GERAL, ESTAMOS CUIDANDO DA CRIAÇÃO DE UM CURSO ESPECIALIZADO PARA FORMAÇÃO DE EMPREGADOS PARA O TRÁFEGO.

NESTE SENTIDO REPRESENTAMOS AO SENHOR DIRETOR DA ESTRADA EM OFÍCIO Nº 192, DE 28/5/48, CUJA CÓPIA CONSTITUÍ O ANEXO Nº 2 DESTE TRABALHO.

9. A ESTRADA MANTEM OITO PÁTIOS PARA MANOBRAS, FORMAÇÃO E RECOMPOSIÇÃO DOS TRENS: BAURU, LINS, ARAÇATUBA, TRÊS LAGOAS, ÁGUA CLARA, CAMPO GRANDE, AQUIDAUANA E PÔRTO ESPERANÇA.

ESSES SERVIÇOS SÃO INDISPENSÁVEIS PARA ATENDEREM NÃO SÓ ÀS DIFERENTES CONDIÇÕES TÉCNICAS DA LINHA COMO ÀS VARIAÇÕES DA CORRENTE DE TRÁFEGO E DAS CAPACIDADES DE REBOQUE DAS LOCOMOTIVAS ESCALADAS PARA A CIRCULAÇÃO. NO TRECHO DE BAURU A TRÊS LAGOAS O TRÁFEGO É MAIS DENSO E AS CONDIÇÕES DA LINHA PERMITEM A CIRCULAÇÃO DE COMPOSIÇÕES MAIS PESADAS. OS TRENS AÍ SÃO FORMADOS PARA ATENDEREM NÃO SÓ À EXPORTAÇÃO DA ZONA COMO AO TRANSITO DO QUE SE DESTINA AOS PÓNTOS EXTREMOS DA ESTRADA.

RESSENTE-SE ESTA DA NECESSIDADE DE MELHOR APARELHAMENTO PARA A FORMAÇÃO DOS TRENS NOS OITO PÁTIOS INDICADOS.

OS NOSSOS ARTIFÍCIOS DE INSTALAÇÕES SÃO AINDA INSUFICIENTES PARA UMA FORMAÇÃO E MOVIMENTAÇÃO MAIS RÁPIDA DOS TRENS E DOS VEÍCULOS.

COM AS OBRAS JÁ ENUMERADAS E PRINCIPALMENTE COM O GRANDE ARMAZEM DE TRANSBORDO DE MERCADORIAS EM ARAÇATUBA, CUJA CONSTRUÇÃO VAI BEM ADIANTADA, A SITUAÇÃO MELHORARÁ SENSIVELMENTE.

PODEREMOS, ENTÃO, CUMPRIR COM MELHOR PROVEITO A ESCALA QUE JÁ VEM SENDO FEITA, DE ACÔRDO COM AS NECESSIDADES, DE TRENS DIRETOS MAIS RÁPIDOS PARA OS PONTOS DISTANTES, NOS DOIS SENTIDOS; TRENS DISTRIBUÍDORES E COLETORES QUE FAZEM AS DESCARGAS E CARREGAMENTOS, DE PASSAGEM, DOS DESPACHOS ENTRE ESTAÇÕES DE DETERMINADO TRECHO; E TRENS MANOBREIROS QUE SE INCUMBEM DE COLOCAR, NOS PONTOS CONVENIENTES, OS VEÍCULOS DESTINADOS AO RECEBIMENTO DAS MERCADORIAS, E RETIRAR OS QUE JÁ SE ACHAM CARREGADOS NAS ESTAÇÕES. É ESSA CLASSIFICAÇÃO DE TRENS DEVE SER OBSERVADA NO TRECHO PAULISTA ONDE QUASI TODAS AS ESTAÇÕES TÊM MO

VIMENTO PRÓPRIO E DEMANDAM SOLUÇÕES ADEQUADAS PARA OS SEUS PROBLEMAS E NECESSIDADES LOCAIS.

10. NOS RAMAIS DE LUSSANVIRA E DE PONTA PORÃ OS TRENS SÃO FORMADOS SEM MAIOR PREOCUPAÇÃO DE APROVEITAMENTO DA CAPACIDADE DAS LOCOMOTIVAS.

O HORÁRIO EM VIGOR PREVÊ A CIRCULAÇÃO DE TRENS MISTOS, NESSES RAMAIS, CONDUZINDO TAMBÉM VAGÕES COM CARGAS. ESSES TRENS CIRCULAM SEMPRE EM HORÁRIO CERTO QUALQUER QUE SEJA A CARGA A TRANSPORTAR, TENDO A PREOCUPAÇÃO DE ATENDER AO MOVIMENTO DE PASSAGEIROS.

CONVÉM ASSINALAR QUE O RAMAL DE LUSSANVIRA SERVE, NO SEU PONTO TERMINAL, ONDE FICA A ESTAÇÃO QUE LHE DÁ O NOME, A UMA REGIÃO AGRÍCOLA DE RELATIVA IMPORTÂNCIA.

TENDO COMO PONTO DE CONVERGÊNCIA DE SUAS ATIVIDADES A CIDADE DE PEREIRA BARRETO, DISTANTE SEIS QUILÔMETROS DA NOSSA ESTAÇÃO DE LUSSANVIRA, POR AQUELE RAMAL SE ESCÕA, NA SAFRA, ALÉM DE MADEIRA, APRECIAVEL VOLUME DE ALGODÃO E CEREAIS.

EXISTE AINDA UM PEQUENO RAMAL, DE 11 KM, PARTINDO DO PÔSTO KM 75 E QUE SERVE À CIDADE DE PIRAJUÍ, GRANDE CENTRO CAFEEIRO DO ESTADO DE SÃO PAULO.

COM A RETIFICAÇÃO DO TRAÇADO, ÊSSE RAMAL SERÁ, AINDA ÊSTE ANO, INCORPORADO AO GRANDE TRONCO DA NOROESTE.

11. OS HORÁRIOS DOS TRENS DE PASSAGEIROS SÃO OBSERVADOS COM RELATIVA PONTUALIDADE. EM 1947 CIRCULARAM 2.087 TRENS DE PASSAGEIROS E 4.870 MISTOS.

TRENS DE PASSAGEIROS DIRETOS, EM VIAGEM CONTINUA, ATRAVESSAM O EXTENSO PERCURSO BAURU-PÔRTO ESPERANÇA (1.273 KM).

AINDA ÊSTE ANO OS HORÁRIOS DOS TRENS DA ESTRADA SOFRERÃO MODIFICAÇÕES TENDENDES A TIRAR PARTIDO DOS MELHORAMENTOS JÁ REALIZADOS COM A RETIFICAÇÃO DA LINHA E QUE PERMITIRÃO O DESENVOLVIMENTO DE MAIOR VELOCIDADE. TAIS VANTAGENS IRÃO AVANÇANDO À MEDIDA DA EXECUÇÃO DAS OBRAS DE MELHORAMENTOS JÁ APROVADAS.

OS REQUISITOS PARA OS HORÁRIOS DOS TRENS DE PASSAGEIROS NA NOROESTE ENVOLVEM CONSIDERAÇÕES ATINENTES NÃO SÓ A TRIBUTAÇÃO DA SUA PRÓPRIA ZONA COMO À DOS SEUS ENTRONCAMENTOS.

EM BAURU TEMOS QUE MANTER CORRESPONDÊNCIA COM OS TRENS DA ESTRADA DE FERRO SOROCABANA E DA COMPANHIA PAULISTA DE ESTRADAS DE FERRO, A CUJOS HORÁRIOS PRECISAMOS ENTROSAR OS NOSSOS.

EM PÔRTO ESPERANÇA ATENDEMOS À CORRESPONDÊNCIA COM A NAVEGAÇÃO FLUVIAL MANTIDA NO RIO PARAGUAI EM LIGAÇÃO COM O RESTO DO ESTADO DE MATO GROSSO. DENTRO DE ALGUM TEMPO TEREMOS ESSA MESMA CONTINGÊNCIA LEVADA PARA CORUMBÁ, ONDE ENTRONCAMENTOS COM A BRASIL-BOLÍVIA E COM A NAVEGAÇÃO FLUVIAL PARA CUIABÁ E NORTE DAQUELE ESTADO.

ESSAS DIFICULDADES, JÁ DEVIDAMENTE CONSIDERADAS, NÃO CONSTITUIRÃO POR CERTO OBICE À CONSECUÇÃO DE UM HORÁRIO GERAL QUE ATENDA ÀS CONVENIÊNCIAS DO PÚBLICO DENTRO DA NECESSIDADE DE MAIOR VELOCIDADE E FLEXIBILIDADE QUE PRECISAMOS DAR AOS NOSSOS TRENS.

12. A FORMAÇÃO DA NOSSA TARIFA OBEDECEU A PROCESSOS MAIS OU MENOS EMPÍRICOS, NÃO TEM HAVIDO CONSULTA AOS REQUISITOS CLASSICOS PREVISTOS PARA CASOS TAIS, E AS MAJORAÇÕES ATÉ AGORA REALIZADAS REPRESENTAM A INCIDENCIA, SÔBRE AS BASES EM VIGOR, DE PERCENTAGENS ESCOLHIDAS AO SABOR DE FATORES CONDIZENTES MAIS OU MENOS COM O QUE TEM SIDO FEITO PELAS ESTRADAS VISINHAS.

A CONTADORIA GERAL DE TRANSPORTES, NA PAUTA DE CLAS-

SIFICAÇÃO CGT-3 FEZ INTERESSANTE APLICAÇÃO DOS ARTÍFICIOS DE TARIFAS ESTABELECENDO UNIFORMIDADE DE TABELAS PARA A CLASSIFICAÇÃO DAS MERCADORIAS DESPACHADAS PELAS ESTRADAS DE FERRO DE SÃO PAULO, EM TRÁFEGO MÚTUO, E CRIANDO DUAS TABELAS PARA A MESMA MERCADORIA: UMA, DE BASES MAIS ELEVADAS, PARA AS CHAMADAS "PEQUENAS EXPEDIÇÕES", E OUTRA, DE BASES INFERIORES, PARA OS DESPACHOS DE VAGÕES LOTADOS, COM DETERMINAÇÃO DE MÍNIMOS ESPECÍFICOS DE APROVEITAMENTO DOS VEÍCULOS.

PRECONIZAMOS PARA APLICAÇÃO TARIFÁRIA O ESTABELECIMENTO DE TABELAS DE AVALIAÇÃO OU DE VALORES, DENTRO DA DISCRIMINAÇÃO DA "TARIFA DIFERENCIAL" QUE É, A NOSSO VER, A QUE MAIS CONVÉM AOS TRANSPORTES DA NOROESTE. GRUPADOS OS DIVERSOS TIPOS DE MERCADORIAS COMUMENTE ENTREGUES A DESPACHO NAS ESTRADAS DE FERRO, DAR-SE-IA CADA GRUPO, QUE SERIA A TABELA DE AVALIAÇÃO OU DE VALORES, BASES VARIAVEIS EM FUNÇÃO DO VALOR DA MERCADORIA NA ORIGEM PARA SEREM APLICADAS SEGUNDO AS CONVENIÊNCIAS DEDERMINADAS PELA ADMINISTRAÇÃO DA ESTRADA EM PERIODOS ADEQUADOS, EM LUGAR DA CLASSIFICAÇÃO ESPECIFICA.

CONHECIDO O CUSTO DO TRANSPORTE, SERIA ESTABELECIDA A BASE MÍNIMA SEGUNDO A NECESSIDADE DE SE RESSARCIR, PARA A ESTRADA, RAZOAVEL BENEFÍCIO INDUSTRIAL.

CABE AO CONSELHO DE TARIFAS E TRANSPORTES A "MISSÃO PRINCIPAL DE ESTUDAR AS QUESTÕES RELATIVAS AO SISTEMA TARIFÁRIO". PODER-SE-IA ENTREGAR A ÊSSE ORGÃO DA CONTADORIA GERAL DE TRANSPORTES O ESTUDO DA QUESTÃO, ASSESSORADO POR REPRESENTANTES DAS ESTRADAS INTERESSADAS.

INVESTIGAÇÕES FEITAS NAS ZONAS DE INFLUÊNCIA DAS EMPRÊSAS PODERÃO FORNECER ELEMENTOS AUXILIARES PARA SE AVALIAR DA CONVENIÊNCIA OU DESVANTAGENS DO SISTEMA ORA INDICADO.

ÊSTE SISTEMA, É OBVIO, ENVOLVE CONSULTAS E ESTUDOS DEMORADOS. ANTES DE SUA ADOÇÃO, SI JULGADA CONVENIENTE, TALVEZ CONVENHA AINDA ESTABELECER-SE UM PERIODO DE ADATAÇÃO, DEVENDO, POIS, A MEDIDA FAZER PARTE DO PLANO DE REALIZAÇÕES SUBORDINADAS A METICULOSO EXAME PARA POSTERIOR APLICAÇÃO.

SENDO POUCO ACONSELHÁVEL A UNIFORMIZAÇÃO DE BASES TARIFÁRIAS ENTRE AS ESTRADAS DE FERRO, PORQUE CADA UMA DELAS POSSUI CARACTERISTICAS PRÓPRIAS E ATUA EM MEIO DIFERENTE, SENDO RARAS AS AFINIDADES DE CONDIÇÕES-AMBIENTE ENTRE ELAS, CABE AQUI, A CONSIDERAÇÃO DE QUE SÓ NAS ZONAS DE CONCORRÊNCIA DE INTERESSES DE DUAS OU MAIS EMPRÊSAS, OU ENTÃO PARA CERTAS E DETERMINADAS MERCADORIAS CUJO TRANSPORTE SE FAZ EM CONDIÇÕES AFINS NAS EMPRÊSAS CONSIDERADAS, SERÁ CONVENIENTE A EQUIPARAÇÃO DE FRETES.

NESTE ÚLTIMO CASO SE ENQUADRA, A NOSSO VER, O QUE A NOROESTE PRETENDE OBTER, DE IMEDIATO, COM O FIM DE SANAR UMA SITUAÇÃO QUE PODEMOS CHAMAR DE INFERIORIDADE EM QUE SE ACHA A ESTRADA.

ELA PLEITEA, COMO MEDIDA DE ABSOLUTA EQUIDADE, PARA APLICAÇÃO NA SUA REDE, A EQUIPARAÇÃO, COM A ESTRADA DE FERRO SOROCABANA, DAS BASES TARIFÁRIAS DA TABELA D-7, PARA TRANSPORTE DE GADO EM PÉ, EM TRENS COMPLETOS, ATÉ 1.300 KM. DE PERCURSO, E DA TABELA C-12 PARA CLASSIFICAÇÃO DE MADEIRA EM BRUTO(TORAS) ATÉ A DISTÂNCIA DE 500 KM.

O TRANSPORTE DESSES DOIS PRODUTOS, PRINCIPALMENTE DO GADO, É FEITO EM CONDIÇÕES DESFAVORAVEIS PARA A NOROESTE:O SEU GRANDE PERCURSO (MAIS DE 1.000 KM PARA O GADO DE MATO GROSSO E 400 KM PARA AS TORAS) E A DEVOLUÇÃO DAS GAIOLAS E GÔNDOLAS VAZIAS, SEM QUALQUER FRETE, AOS PONTOS CERTOS DE CARREGAMENTOS, CONSTITUEM, POR CERTO, MOTIVOS PONDERÁVEIS PARA QUE SEJA O ASSUNTO CONSIDERADO DOS MAIS URGENTES E DA MAIS ALTA IMPORTÂNCIA PARA A ECONÔMIA DA ESTRADA.

AS BASES COMPARATIVAS PARA A EQUIPARAÇÃO CONSTAM DO ANEXO 3, E POR ELAS SE PODERÁ VERIFICAR QUE A EQUIPARAÇÃO PLEITEADA ACARRETARÁ UM AUMENTO GERAL DE CERCA DE 10% APENAS.

CONTAMOS COM O DECIDIDO APOIO DO CONGRESSO PARA CONCRETIZAÇÃO DA MEDIDA, DENTRO DO MENOR PRAZO POSSÍVEL, ATENDENDO-SE POR ESSA FORMA A UMA SITUAÇÃO EFETIVAMENTE ANGUSTIOSA E CORRIGINDO-SE UMA INJUSTIFICÁVEL DESIGUALDADE EXISTENTE, ATÉ QUE UM REGIME TARIFÁRIO DEFINITIVO E CONSIDERADO MAIS CONSEN-

TANEO COM AS EXIGÊNCIAS DESSE TRANSPORTE SEJA ESTABELECIDO.

PRETENDE AINDA A NOROESTE SUGERIR NESTE CONGRESSO O ESTABELECIMENTO DE TARIFA ÚNICA OU DIRETA, COM APLICAÇÃO EM TRÁFEGO MÚTUO DE "BASES DIFERENCIAIS" DA PROCEDÊNCIA AO DESTINO (ENTRE A NOROESTE, SOROCABANA, PAULISTA E A SANTOS-JUNDIAÍ) COM UM SÓ ZERO TARIFÁRIO, PARA CIRCULAÇÃO DE DETERMINADOS PRODUTOS QUE CONSIDERAMOS NECESSITADOS DE TRATAMENTO ESPECIAL.

PODERÃO SER BENEFICIADOS POR ÊSSE SISTEMA TARIFÁRIO, NO SENTIDO DA IMPORTAÇÃO, O GADO REPRODUTOR, O SAL, OS ADUBOS E AS MÁQUINAS PARA A LAVOURA, DE QUE TÊM NECESSIDADE, MATO GROSSO PARA MELHORAR OS SEUS REBANHOS, E O TRECHO PAULISTA PARA FERTILIZAR E TRABALHAR AS SUAS TERRAS DESTINADAS À EXPLORAÇÃO AGRÍCOLA.

NO SENTIDO DA EXPORTAÇÃO, PODER-SE-Á APLICAR A TARIFA ÚNICA PARA DESPACHOS DIRETOS DO GADO EM PÉ EM TRENS ESPECIAIS, DO MILHO E DE SUB-PRODUTOS DO ALGODÃO.

O GADO EM PÉ, PELAS CONDIÇÕES DESFAVORÁVEIS DE SEU TRANSPORTE, JÁ ASSINALADAS, MERECE, A NOSSO VER, O TRATAMENTO QUE LHE PRETENDEMOS DISPENSAR, ISTO PORQUE, PELA DEMORA DECORRENTE DO LONGO PERCURSO, O BOI PERDE PÊSO EM VIAGEM E QUANDO CHEGA AO SEU DESTINO, EM SE TRATANDO DE BOIS GORDOS DESTINADOS AO ABATE, ESTÁ VALENDO MENOS EM RELAÇÃO AO PÊSO COM QUE FOI EMBARCADO NA PROCEDÊNCIA. E À NOROESTE CABE MAIOR SOMA DE TRABALHO COM O FORNECIMENTO DAS GAIOLAS, CARREGAMENTOS EM PONTOS DISTANTES E ENTREGAS DOS TRENS ESPECIAIS EM PRAZOS CERTOS À PAULISTA E À SOROCABANA, EM BAURU.

O MILHO E OS SUB-PRODUTOS DO ALGODÃO TAMBÉM FAZEM JÚS ÀS FACILIDADES QUE LHES DESEJAMOS PROPORCIONAR COMO AUXILIO À SUA EXPLORAÇÃO NA NOROESTE.

FICA AÍ A SUGESTÃO PARA SER SUBMETIDA A EXAME E PRONUNCIAMENTO DAS ESTRADAS INTERESSADAS, SOB OS AUSPICIOS DESTE CONGRESSO.

13. O Exmº Sr. Ministro da Viação, no seu substâncioso discurso de abertura da reunião dos senhores Diretores, no dia 15 de junho findo, traçou com mestria os pontos básicos que deverão nortear os trabalhos deste importante Congresso, do qual surgirão conclusões práticas e objetivas sobre os assuntos discutidos. S. Excia. focalizou dois pontos que estão visceralmente ligados ao problema de tráfego da Noroeste do Brasil: o transporte da madeira em toras e do gado em pé, e a construção de matadouros-frigoríficos.

A madeira em toras é classificada em tabela de bases baixas e não aproveita eficientemente a capacidade do veículo. O seu transporte é considerado pouco vantajoso, ao passo que a madeira serrada lota o veículo em volume e pêso e paga melhor frete.

Precisamos por isso criar certas restrições à saída da madeira em bruto para fomentarmos o trabalho e a produção das 100 serrarias existentes na Noroeste e que constituem riqueza radicada em nossa zona, além da equiparação das bases-tarifárias com a Estrada de Ferro Sorocabana.

O transporte de gado em pé é deficitário. Feito de grandes distâncias, desde as mais longiquas estações de Mato Grosso, impõe complexa mobilização de material ao longo da ferrovia e exige ainda entroncamento com recursos de transporte da Estrada de Ferro Sorocabana e Companhia Paulista de Estradas de Ferro em Bauru, onde fazemos entrega das composições carregadas. Essa circunstância justifica a equiparação de bases-tarifárias que pleiteamos, no item anterior, com a Estrada de Ferro Sorocabana.

Foi o seguinte o transporte de gado realizado nos últimos três anos, em trens especiais:

ANOS	Traf. Próprio	Via C.P.	Via E.F.S.	TOTAIS
1945	67.129	108.043	3.993	179.165
1946	74.785	108.311	35.808	218.904
1947	68.799	106.582	59.599	234.980
1948(1º semes)	48.073	50.807	43.899	142.779

FALANDO SOBRE OS MATADOUROS-FRIGORÍFICOS COMO ELEMENTOS VALORIZADOR DOS TRANSPORTES DA NOROESTE DO BRASIL, JÁ TIVEMOS OCASIÃO DE DIZER O SEGUINTE, EM INFORMAÇÃO PRESTADA AO SENHOR DIRETOR DA ESTRADA:

"FRIGORÍFICOS"

A) O GADO DE MATO GROSSO É TRANSPORTADO ANUALMENTE DUAS VEZES PELA NOROESTE: A PRIMEIRA VEZ, AINDA MAGRO, DOS CAMPOS DE CRIAÇÃO DAQUELE ESTADO PARA AS GRANDES INVERNADAS DE AQUEM RIO PARANÁ, LOCALIZADAS NO TRECHO DE SÃO PAULO, ENTRE AS ESTAÇÕES DE ANDRADINA E PROMISSÃO, E DEPOIS DE GORDO DESSADE INVERNADAS PARA O ABATE NA CAPITAL. TRATA-SE DE UM TRANSPORTE ALTAMENTE DEFICITÁRIO E QUE MOBILIZA OS MAIS COMPLEXOS RECURSOS DO TRÁFEGO FERROVIÁRIO, INCLUSIVE PREFERÊNCIA ABSOLUTA NA CIRCULAÇÃO DOS TRENS ESPECIAIS PROCEDENTES DAS MAIS AFASTADAS ESTAÇÕES DE MATO GROSSO, VOLTANDO DEPOIS AS GAIOLAS EM BRANCO (VAZIAS) PARA NOVOS EMBARQUES NAQUELES MESMOS PONTOS DISTANTES.

A INSTALAÇÃO DE MATADOUROS FRIGORÍFICOS EM DETERMINADOS PONTOS DA NOROESTE DESAFOGARÁ A SITUAÇÃO ECONÔMICA DOS TRANSPORTES DA ESTRADA.

EM AQUIDAUANA PODERIA FICAR UM DESSES MATADOUROS-FRIGORÍFICOS, QUE SERIA ABASTECIDO DO GADO GORDO DAS REGIÕES BAIXAS DOS CHAMADOS PANTANAIS DOS RIOS PARAGUAI, AQUIDAUANA E MIRANDA, QUE POSSUEM AS MELHORES PASTAGENS NATURAIS DE ENGORDA NO SUL DO ESTADO. OUTRO MATADOURO-FRIGORÍFICO PODERIA SER INSTALADO EM ARAÇATUBA, QUE SERIA FARTAMENTE ABASTECIDO COM O GADO GORDO DAS GRANDES INVERNADAS DE ANDRADINA, GUARAÇAÍ, AGRAPEÍ, ALTO PIMENTA E ADJACENCIAS.

O TRANSPORTE DE CARNES FRIGORÍFICADAS E MANUFATURADAS, EM LUGAR DO BOI VIVO, RESULTARÁ EVIDENTEMENTE EM GRANDES VANTAGENS PARA O TRÁFE-

GO FERROVIÁRIO PELA POSSÍVEL TRANSFORMAÇÃO DE UMA COMPOSIÇÃO DE 10 GAIOLAS EM APENAS UM CARRO FRIGORÍFICO.

NUM CÁLCULO APRESSADO, E EM BASES POUCO SEGURAS, COMPUTAMOS COMO CUSTO PARA CADA MATADOURO-FRIGORÍFICO A IMPORTÂNCIA APROXIMADA DE: CR$

AQUIDAUANA..... 10.000.000,00

ARAÇATUBA..... 10.000.000,00

B) O CUSTO DA CONSTRUÇÃO DOS MATADOUROS-FRIGORÍFICOS ESTÁ SUJEITO AO ACRÉSCIMO DO NECESSÁRIO PARA COMPRA DOS VAGÕES FRIGORÍFICOS DESTINADOS AO TRANSPORTE DA CARNE - CERCA DE 60 UNIDADES PROVIDAS POSSIVELMENTE DE DUAS CÂMARAS (UMA PARA CARNE E OUTRA PARA SUB-PRODUTOS) COM LOTAÇÃO PARA 30 TONELADAS, AO PREÇO DE CR$ 200.000,00 POR UNIDADE..... 12.000.000,00

T O T A L..... 32.000.000,00

14. SOBRE O SERVIÇO RODOVIÁRIO, COORDENADO COM O FERROVIÁRIO, TIVEMOS OCASIÃO DE INFORMAR, NO ANO PASSADO, AO SR. DIRETOR DESTA ESTRADA, O SEGUINTE:

"A ESTRADA PRECISA ADOTAR MEDIDAS URGENTES DE DEFEZA DA ECONÔMIA DO SEU TRÁFEGO FERROVIÁRIO AFETADO PELA CONCORRÊNCIA QUE LHE FAZEM OS CAMINHÕES, ASSIM COMO DE DETERMINADA EMPRÊSA QUE VEM CONSEGUINDO CANALIZAR PARA SEUS ARMAZENS APRECIÁVEL CONTIGÊNTE DE MERCADORIAS DE FRETES COMPENSADORES, INCLUSIVE CAFÉ, PERTENCENTES À REGIÃO DE INFLUÊNCIA DA NOROESTE.

SÓ UM SERVIÇO RODOVIÁRIO BEM APARELHADO E COM AMPLOS RECURSOS DE PESSOAL E DE MATERIAL PODERÁ ENFRENTAR A FORTE CONCORRÊNCIA QUE SE FAZ SENTIR MAIS ACENTUADAMENTE NO MUNICIPIO DE LINS.

PARA ORGANIZAÇÃO DESSE SERVIÇO, PROVIDO DE AGÊNCIAS DE DESPACHOS EM LOCALIDA

DES SERVIDAS OU NÃO PELA FERROVIA, COM LIBERDADE PARA AGIR EM DEFEZA DOS TRANSPORTES, E COM A FUNÇÃO AINDA DE PROCEDER AO ESTUDO DA ECONOMIA DAS REGIÕES SERVIDAS PELA ESTRADA, DAS SUAS POSSIBILIDADES, E, ACOMPANHANDO A SUA EVOLUÇÃO, PROPOR AS MEDIDAS INDICADAS PARA O SEU DESENVOLVIMENTO, PRECISAREMOS DE CERCA DE..... Cr$ 1.000.000,00

INICIADO O SERVIÇO, VEM ELE DESENVOLVENDO SUAS ATIVIDADES COMO RECUPERADOR DE TRANSPORTE, NOS PONTOS MAIS AFETADOS PELA CONCORRÊNCIA DE OUTRAS EMPRÊSAS.

A NOSSA CIRCULAR "TRANSPORTES E COMUNICAÇÕES-30/48", DE 11/5/48, DE QUE ANEXAMOS UM EXEMPLAR (ANEXO 4, COM 5 FOLHAS), DA A MEDIDA DAS PROVIDÊNCIAS JÁ TOMADAS, CUJOS RESULTADOS ESTÃO SE FAZENDO SENTIR NO AUMENTO DO VOLUME DE CARGAS DRENADO PARA NOSSAS ESTAÇÕES.

15. É DO DISCURSO DO EXMº SR. MINISTRO DA VIAÇÃO A AFIRMATIVA DE "QUE NÃO NOS IREMOS PERDER EM DIVAGAÇÕES DE TEORIA E DE HISTÓRIA, REALIZANDO UM CONGRESSO PURAMENTE ACADEMICO".

INFELIZMENTE A ESTRADA DE FERRO NOROESTE DO BRASIL NÃO ESCAPOU AO QUADRO DAS DIFICULDADES ORIUNDAS:

A) DA BRUSCA ELEVAÇÃO DO PADRÃO DE VIDA QUE SE MANIFESTA EM TODAS AS CLASSES SOCIAIS E DO AUMENTO SEMPRE CRESCENTE DOS PREÇOS DAS UTILIDADES, ALÇANDO O CUSTEIO DA EXPLORAÇÃO DO TRANSPORTE FERROVIÁRIO A CIFRAS CADA VEZ MAIS ELEVADAS;

B) DA CONCORRÊNCIA DOS CAMINHÕES, QUE TRANSITAM LIVREMENTE PELAS RODOVIAS CONSTRUIDAS PELO GOVÊRNO, PARALELAMENTE ÀS LINHAS FÉRREAS, DESEMBARAÇADOS DA RIGIDEZ DE TARIFAS E DE RESPONSABILIDADES EFETIVAS QUE PESAM SOBRE AS FERROVIAS;

C) PELAS TARIFAS BAIXAS QUE NÃO ACOMPANHA-

RAM A PROGRESSÃO DO AUMENTO DO CUSTEIO DA ESTRADA; E TAMBÉM:

D) PELA DIMINUIÇÃO DA SAFRA DE PRODUTOS DE FRETES COMPENSADORES, TENDO A ESTRADA QUE TRANSPORTAR ALGODÃO, AMENDOIM E GADO, TODOS CLASSIFICADOS EM TABELAS DE FRETES BAIXOS E PERTENCENTES À CLASSE DOS PRODUTOS QUE OCUPAM O VAGÃO EM VOLUME E NÃO O LOTAM EM PÊSO.

HÁ CASOS EM QUE O APROVEITAMENTO DO VAGÃO É INFERIOR A 50% COMO ACONTECE COM O AMENDOIM CUJO VOLUME OCUPA UM VAGÃO DE 36.000 KG PARA CARREGAMENTO DE 500 SACOS PESANDO APENAS 15.000 KG.

EM MATO GROSSO, ALÉM DO GADO, TRANSPORTAMOS A ERVA MATE QUE LOTA EM ESPAÇO UM VAGÃO DE 36.000 KG. COM 300 SACOS DE 60 KG. DANDO O PÊSO TOTAL DE 18.000 KG, E UM VAGÃO DE 30.000 KG. COM 280 SACOS PESANDO APENAS 16.800 KG.

16. NO CASO DA NOROESTE, A CONCORRÊNCIA DOS CAMINHÕES PARECE ASSUMIR ASPECTO ESPECIAL E RESPONDE PELO MAL DE NÃO BENEFICIAR AS POPULAÇÕES RURAIS.

DISSO É POSSÍVEL QUE NÃO CAIBA CULPA AOS CONCORRENTES.

NEM POR ISSO DEVEMOS SILENCIAR A NECESSIDADE DE MEDIDAS QUE DEFEDENDO A ESTRADA REVERTAM TAMBÉM EM ASSISTÊNCIA ÁQUELAS POPULAÇÕES. QUEREMOS NOS REFERIR À INEXISTÊNCIA DE ESTRADAS LIGANDO AS PROPRIEDADES RURAIS MAIS AFASTADAS DOS PONTOS DE ESCOAMENTO DAS SAFRAS PARA O CONSUMO. FALTAM ESTRADAS VICINAIS QUE FACILITEM A SAÍDA DOS PRODUTOS PARA OS PONTOS DE EMBARQUES.

A CONCORRÊNCIA ESTÁ SENDO FEITA PELA RODOVIA OFICIAL CONSTRUIDA ACOMPANHANDO A FERROVIA, EM QUASI TODA SUA EXTENSÃO,

ENQUANTO AS POPULAÇÕES RURAIS FICAM ISOLADAS, SEM CAMINHO PARA O SEU COMÉRCIO.

A ESTRADA É QUEM ESTÁ TOMANDO O ENCARGO DE LEVAR SOCORRO A ESSAS POPULAÇÕES, PROMOVENDO MEIOS DE LIGAÇÃO DAS MESMAS COM AS ESTAÇÕES FERROVIÁRIAS.

JÁ INSTALAMOS UMA AGÊNCIA DE DESPACHOS EM GETULINA FAZENDO A SUA LIGAÇÃO COM A NOSSA ESTAÇÃO DE LINS, NUMA DISTANCIA DE 24 KM, PROVIDÊNCIAS ESTÃO EM ANDAMENTO OBJETIVANDO A LIGAÇÃO DE OUTROS PONTOS QUE SE RESENTEM DA MESMA FALTA DE COMUNICAÇÃO.

ENTENDEMOS QUE O CONGRESSO DAS FERROVIAS, AGORA REUNIDO, LEVANDO NA DEVIDA CONTA ÊSSE ASPECTO DA CONCORRÊNCIA PREJUDICIAL À ECONOMIA DA NOROESTE E DA PRÓPRIA REGIÃO POR ELA SERVIDA, PODERÁ APROVAR CONCLUSÕES OBJETIVANDO A DEFEZA DA ESTRADA E DAS POPULAÇÕES DESPROVIDAS DE MEIOS DE COMUNICAÇÕES COM OS PONTOS DE TRANSPORTES.

O PODER PÚBLICO COMPETENTE PODERÁ SER ALERTADO E SOLICITADO A RESOLVER A SITUAÇÃO QUE VISA DIRETAMENTE O AMPARO DA PRODUÇÃO AGRÍCOLA DE QUE TANTO PRECISA O NOSSO PAÍS E O TRANSPORTE PELOS CAMINHÕES PODERÁ SER CHAMADO A COOPERAR COM A FERROVIA NO ESFORÇO COMUM DE PROMOVER A CIRCULAÇÃO DOS PRODUTOS.

17. SÃO ESTAS, SENHORES CONGRESSISTAS, AS CONSIDERAÇÕES QUE O CHEFE DA II DIVISÃO DA ESTRADA DE FERRO NOROESTE DO BRASIL ENTENDEU DE APRESENTAR COMO CONTRIBUIÇÃO AO ESFORÇO E AO ESTUDO DAS MEDIDAS CAPAZES DE AMENIZAR A CONTIGÊNCIA QUE ATRAVESSAMOS.

A II DIVISÃO TEM A SEU CARGO OS SERVIÇOS DE TRÁFEGO, COMPREENDENDO A SUPERINTENDENCIA DOS TRANSPORTES EM GERAL E DO MOVIMENTO DOS TRENS, SERVIÇOS DAS ESTAÇÕES, ELETROTÉCNICOS E DE COMUNICAÇÕES.

VEM ELA FAZENDO TUDO PARA CUMPRIR A SUA MISSÃO DENTRO DA ARDUA TAREFA DE ENFRENTAR DIFICULDADES.

O ENUNCIADO PARECE MOSTRAR QUE OS PRINCIPAIS PROBLEMAS DE ORDEM ECONÔMICA DA ESTRADA E DA REGIÃO ESTÃO EQUACIONADOS E MUITOS DELES JÁ EM VIAS DE EXECUÇÃO, TODOS SUPERIORMENTE ORIENTADOS PELO CORONEL JOSÉ DE LIMA FIGUEIREDO, VISANDO ELEVAR O NIVEL DE APROVEITAMENTO DOS RECURSOS CONVERGENTES PARA A REALIZAÇÃO DE UM SERVIÇO DE TRANSPORTE À ALTURA DA FUNÇÃO QUE INCUMBE ÀS ESTRADAS DE FERRO DESEMPENHAR.

CONCLUINDO, REUNIREMOS A SEGUIR OS PRINCIPAIS PONTOS DE INTERESSE DA NOROESTE DO BRASIL, OS QUAIS ENTREGAMOS AO ESTUDO E SOLUÇÃO DO CONGRESSO:

1) EQUIPARAÇÃO IMEDIATA DAS BASES TARIFÁRIAS DAS TABELAS D-7 PARA TRANSPORTE DO GADO EM TRENS ESPECIAIS E DA TABELA C-12 PARA MADEIRA EM BRUTO (TORAS) COM A ESTRADA DE FERRO SOROCABANA, CUJA COMPARAÇÃO CONSTA DO ANEXO 3.

2) INDICAÇÃO AOS PODERES PÚBLICOS COMPETENTES DO ESTADO DE SÃO PAULO A FIM DE QUE ATENDA COM TODA PRESTEZA ÀS NECESSIDADES DAS POPULAÇÕES RURAIS DA ZONA NO TOCANTE ÀS ESTRADAS VICINAIS, COM O FIM DE FACILITAR O ESCOAMENTO DA PRODUÇÃO AGRÍCOLA PARA OS PONTOS MAIS CONVENIENTES AO EMBARQUE FERROVIÁRIO. ÀS PREFEITURAS MUNICIPAIS COM QUEM TEMOS NOS ENTENDIDO A RESPEITO, APEZAR DE RECONHECERMOS A PREMENCIA DE TAL SITUAÇÃO, APEGAM-SE ÀS SUAS APERTURAS FINANCEIRAS COMO OBSTACOLO À REALIZAÇÃO DAS LIGAÇÕES SOLICITADAS, QUE CONSTITUEM MEDIDA DE VITAL IMPORTÂNCIA PARA OS PRÓPRIOS MINICIPIOS.

3) EXAME E ESTUDOS CONVENIENTES DA SUGESTÃO PARA ESTABELECIMENTO DE UMA TARIFA GERAL COM BASE NO VALOR DA MERCADORIA, CONFORME AS AVALIAÇÕES OU VALORES ATRIBUIDOS ÀS MERCADORIAS NA SUA ORIGEM.

4) ESTABELECIMENTO DE BASES DIRETAS, DENTRO DA DISCRIMINAÇÃO DA "TARIFA DIFERENCIAL" EM TRÁFEGO MÚTUO, SUJEITAS A UM SÓ ZERO TARIFÁRIO, COMO MEIO DE FACILITAR A CIRCULAÇÃO DE CERTOS ARTIGOS NECESSÁRIOS AO FOMENTO DA PRODUÇÃO. NO CASO DA IMPORTAÇÃO, INTERESSA À NOROESTE RECEBER, BENEFICIADOS POR ESSA TARIFA DIRETA, O GADO REPRODUTOR, O SAL, OS

ADUBOS E AS MÁQUINAS PARA A LAVOURA. PARA A EXPORTAÇÃO, COMO JÁ FICOU EXPLICADO, PRETENDEMOS DESPACHAR O GADO GORDO EM PÉ EM TRENS ESPECIAIS, O MILHO E OS SUB-PRODUTOS DO ALGODÃO QUE PRECISAM DE FACILIDADES PARA A SUA EXPLORAÇÃO NA ZONA SERVIDA PELA ESTRADA.

5) CONSTRUÇÃO DOS MATADOUROS-FRIGORÍFICOS COMO ELEMENTO VALORIZADOR DO TRANSPORTE DA ESTRADA, PRINCIPALMENTE NO ESTADO DE MATO GROSSO.

6) NO TOCANTE "ÀS INDICAÇÕES ESTATISTICAS E CONTABEIS", AFIGURA-SE-NOS OPORTUNO O ESTUDO DE NORMAS PARA SEREM ADOTADAS, COMO PADRÃO, PELAS ESTRADAS DE FERRO, DE ACÔRDO COM AS EXIGÊNCIAS DESSE SERVIÇO E DAS NECESSIDADES DE CONHECIMENTO DOS FENOMENOS DE ORDEM ECONÔMICA DE CADA REGIÃO.

O DEPARTAMENTO NACIONAL DE ESTRADAS DE FERRO PODERIA APRESENTAR UM PLANO NESSE SENTIDO.

Cópia da Circular «Transportes e Comunicações - 49/47», de 1-7-47, que reorganiza a Secção de Reclamações

REFERÊNCIA NA PÁGINA 7 - Item 8

ESTRADA DE FERRO NOROESTE DO BRASIL

II DIVISÃO

AOS SRS. CHEFES DE SERVIÇO, AGÊNTES, FISCAIS E CONDUTORES.

TRANSPORTES E COMUNICAÇÕES - 49/47

BAURU, 1º DE JULHO DE 1947.

6.0 - SECÇÃO DE RECLAMAÇÕES - 66-8421/44

MODIFICAÇÃO NOS SERVIÇOS DA SECÇÃO DE RECLAMAÇÕES. O REGULAMENTO DA II DIVISÃO ATRIBUE À SECÇÃO DE RECLAMAÇÕES O PROCESSAMENTO DAS IRREGULARIDADES OCORRIDAS NOS DESPACHOS E NOS TRANSPORTES A CARGO DA NOROESTE E A APURAÇÃO CONVENIENTE DE TODOS OS CASOS DE QUE "POSSAM RESULTAR RECLAMAÇÕES DO PÚBLICO, POR DESVIOS, PERDAS, SOBRAS, AVARIAS E VIOLAÇÕES DE MERCADORIAS, BAGAGENS, ENCOMENDAS, VALORES E ANIMAIS", ASSIM COMO O PREPARO DOS PROCESSOS RELATIVOS ÀS INDENIZAÇÕES PLEITEADAS OU DEVIDAS.

COM O FIM DE DOTAR A SECÇÃO DE RECLAMAÇÕES DE ORGANIZAÇÃO E DE RECURSOS QUE LHE PERMITAM CUMPRIR A SUA FUNÇÃO, BAIXO AS SEGUINTES INSTRUÇÕES, QUE AMPLIAM E MODIFICAM, EM ALGUNS PONTOS, AS INSTRUÇÕES COMPLEMENTARES (ICT) EM VIGOR DESDE 12 DE ABRIL DE 1941.

1 - TODAS AS IRREGULARIDADES QUE EXIGIREM PESQUISAS, INVESTIGAÇÕES OU QUALQUER EXPEDIENTE AFETO À SECÇÃO DE RECLAMAÇÕES, NOS TÊRMOS DAQUELAS INSTRUÇÕES COMPLEMENTARES, DEVERÃO SER PROCESSADAS, INICIANDO-SE DESDE LOGO AS PROVIDÊNCIAS NECESSÁRIAS AO CONVENIENTE ESCLARECIMENTO DOS ASSUNTOS QUE LHE FOREM COMUNICADOS OU DE QUE TIVER CONHECIMENTO POR QUALQUER MEIO CONSIDERADO IDONEO.

2 - OS PROCESSOS ORGANIZADOS PARA APURAÇÃO DAS IRREGULARIDADES E PARA AS INDENIZAÇÕES PLEITEADAS OU DEVIDAS NÃO SAIRÃO DA SECÇÃO DE RECLAMAÇÕES SINÃO DEPOIS DE CONVENIENTEMENTE CONCLUIDOS, QUANDO SUBIRÃO, RELATADOS, À CHEFIA DA DIVI-

SÃO, PARA DECISÃO OU ENCAMINHAMENTO À INSTÂNCIA SUPERIOR.

3 - TODAS AS PROVIDENCIAS E INFORMAÇÕES, ASSIM COMO QUALQUER ENTENDIMENTO DA SECÇÃO COM AS DEMAIS REPARTIÇÕES, SERÃO TOMADAS, OBTIDAS OU FEITAS POR MEIO DE CARTAS, MEMORANDUNS OU TELEGRAMAS, CONFORME A NATUREZA E URGÊNCIA DO CASO, COM CÓPIA QUE FICARÁ ANEXADA AO PROCESSO RESPECTIVO.

4 - A RETENSÃO DOS PROCESSOS NA SECÇÃO DE RECLAMAÇÕES VISA PERMITIR QUE ESTA, PELOS SEUS AUXILIARES DESIGNADOS, OBTENHA INFORMAÇÕES RÁPIDAS E ADSTRITAS AOS ASSUNTOS TRATADOS E PROMOVA AO MESMO TEMPO TODAS AS DELIGÊNCIAS NECESSÁRIAS AO SEU COMPLETO ESCLARECIMENTO NO MENOR PRAZO POSSÍVEL, RECLAMANDO RESPOSTA E SOLUÇÃO DA SUA CORRESPONDÊNCIA DENTRO DE OITO DIAS.

5 - PARA DESEMPENHO DOS SEUS ENCARGOS PASSA A SECÇÃO DE RECLAMAÇÕES A TER A SEGUINTE DISTRIBUIÇÃO DE TRABALHO, QUE PODERÁ SER MODIFICADA À MEDIDA DAS NECESSIDADES:

A) NOVE SUB-SECÇÕES, SUBDIVIDIDAS EM TRECHOS DAS IRREGULARIDADES OCORRIDAS NOS DESPACHOS E TRANSPORTES EM GERAL, DESIGNADOS POR LETRAS EM ORDEM ALFABETICA, A SABER:

<u>1ª. SUB-SECÇÃO:</u>

(PROTOCOLO E ARQUIVO)

A) ARQUIVO GERAL
B) PROTOCOLO
C) DISTRIBUIÇÃO (SERVENTE)
D) BOLSAS (ABERTURA E EXPEDIÇÃO)
E) BOLSAS (CONTROLE DA ESTRADA E SAÍDA DE CORRESPONDÊNCIA)

<u>2ª. SUB-SECÇÃO:</u>

(EXPEDIENTE E REGISTRO)

A) EXPEDIENTE
B) REGISTRO EM GERAL
C) MÁQUINA-SERVIÇO INTERNO
D) MÁQUINA-SERVIÇO EXTERNO

3ª. SUB-SECÇÃO:

(INVESTIGAÇÕES)

A) TRECHO DE BAURU A GUATAMBU
B) TRECHO DE ARAÇATUBA A FERREIROS E RAMAL.
C) TRECHO DE A.CLARA A P.ESPERANÇA E RAMAL.

4ª. SUB-SECÇÃO:

(SOBRAS)

A) TRECHO DE BAURU A GUATAMBU
B) TRECHO DE ARAÇATUBA A FERREIROS E RAMAL
C) TRECHO DE ÁGUA CLARA A P.ESPERANÇA E RAMAL

5ª. SUB-SECÇÃO:

(AVARIAS I IRREGULARIDADES)

A) TRECHO DE BAURU A GUATAMBU
B) TRECHO DE ARAÇATUBA A FERREIROS E RAMAL
C) TRECHO DE ÁGUA CLARA A MARACAJU
D) TRECHO DE JARAGUÁ A P. ESPERANÇA

6ª. SUB-SECÇÃO:

(EXTRAVIOS)

A) BAURU A LINS
B) GUAIÇARA A GUATAMBU
C) ARAÇATUBA A LUSSANVIRA (RAMAL)
D) F. LABORIAU A MIRANDOPOLIS
E) MACHADO DE MELO A FERREIROS
F) ÁGUA CLARA A MARACAJU
G) JARAGUA A P. ESPERANÇA

7ª. SUB-SECÇÃO:

(DEPÓSITO)

A) RECOLHIMENTO DE VOLUMES INCURSOS NO ART. 135 DO RGT E SOBRAS
B) ARMAZENAGENS
C) REDESPACHOS

8ª. SUB-SECÇÃO:

(INCENDIOS E VIOLAÇÕES)

A) TRECHO DE BAURU A GUATAMBU
B) TRECHO DE ARAÇATUBA A FERREIROS E RAMAL
C) TRECHO DE ÁGUA CLARA A P.ESPERANÇA E RAMAL.

9ª. SUB-SECÇÃO:

(SERVIÇO DE CAFÉ)

A) FALTAS, SOBRAS, AVARIAS, IRREGULARIDADES EM TODA A LINHA.

B) COMPETE À 1ª. SUB-SECÇÃO A EXECUÇÃO DO SERVIÇO DE PROTOCOLO E ARQUIVO, COM AS SEGUINTES OBRIGAÇÕES:

1) - ARQUIVAR DIARIAMENTE, EM PACOTES ROTULADOS, TODA A CORRESPONDÊNCIA QUE FÔR ENTREGUE PARA ESSE FIM, NA ORDEM DAS RESPECTIVAS SUB-SECÇÕES, BEM COMO ORGANIZAR PASTAS DISTINTAS PARA O ARQUIVO DE INQUERITOS, FATURAS RECEBIDAS DA CONTADORIA, MODÊLO TR.2, SEMPRE QUE ESSES DOCUMENTOS FOREM ENTREGUES PARA GUARDA;

2) - FAZER CONSTAR DO PROTOCOLO GERAL (RCL), TODOS OS PROCESSOS ORGANIZADOS NA SECÇÃO, SOBRE AVARIAS, IRREGULARIDADES, SOBRAS, FALTAS, INCENDIOS, ACIDENTES, VIOLAÇÕES, AVARIAS GRAVES, ARMAZENAGENS E REDESPACHOS; RECOLHIMENTO DE VOLUMES AO DEPÓSITO E CAFÉ; E DO PROTOCOLO "R", TODOS OS PROCESSOS DE OUTRAS REPARTIÇÕES DA ESTRADA, QUE TRANSITEM PELA SECÇÃO, BEM ASSIM OS FORMATOS PARA EFEITO DE INVESTIGAÇÕES;

3) - RELACIONAR EM MODÊLO 248 TODO O EXPEDIENTE DA SECÇÃO QUE DEVE SEGUIR NAS BOLSAS, ÀS ESTAÇÕES, EXIGINDO RECIBO DE VOLTA DOS DESTINATÁRIOS, BEM COMO PASSAR RECIBO DA CORRESPONDENCIA QUE DER ENTRADA NA SECÇÃO; ZELAR PELA CONSERVAÇÃO DAS BOLSAS, DANDO CIÊNCIA IMEDIATA AO CHEFE DA SECÇÃO DE QUALQUER EXTRAVIO OU IRREGULARIDADE EM SEU MOVIMENTO DE TRANSITO ENTRE AS ESTAÇÕES E A SECÇÃO; DISTRIBUIR A CORRESPONDENCIA RECEBIDA ENTRE AS DEMAIS SECÇÕES DO TRÁFEGO.

C) COMPETE À 2ª SUB-SECÇAO EXECUTAR OS SERVIÇOS DE EXPEDIENTE, REGISTRO DE DATILOGRAFIA, COM AS OBRIGA-

ÇÕES PREVISTAS NAS ALINEAS A, B, C, D, E, G, J, L, DA LETRA A E ALINEAS A E H DA LETRA C, DO CAPÍTULO IV DAS INSTRUÇÕES COMPLEMENTARES DO TRÁFEGO (ICT), A SABER:

1) - REDAÇÃO DA CORRESPONDÊNCIA, CIRCULARES, ORDENS E INSTRUÇÕES DE SERVIÇO, PREPARO DOS PROCESSOS E RELATORIOS E ORGANIZAÇÃO DOS QUADROS ESTATISTICOS MENSAIS E ANUAIS; PREPARAÇÃO DOS EDITAIS SOBRE CONHECIMENTOS EXTRAVIADOS E CORRIGENDAS DOS CONHECIMENTOS DE DESPACHOS DE CAFÉ; O REGISTRO DOS IMÓVEIS E UTENSILIOS E RESPECTIVAS VARIAÇÕES E A ORGANIZAÇÃO DO "REGISTRO DE FREQUÊNCIA" DO PESSOAL DA SECÇÃO;

2) - REGISTRAR EM LIVRO PRÓPRIO O FORNECIMENTO DOS MODELOS TR.2 E TR. 1, CONFERINDO OS TALÕES ESGOTADOS; REGISTRAR EM LIVRO PRÓPRIO OS TALÕES TR. 2 UTILIZADOS, PARA FINS DE FISCALIZAÇÃO; ANOTAR EM LIVRO ESPECIAL TODAS AS IRREGULARIDADES PRATICADAS POR EMPREGADOS, COM A RESPECTIVA DEMONSTRAÇÃO MENSAL; REGISTRAR EM LIVRO ESPECIAL DENOMINADO "DESPESA", TODAS AS RECLAMAÇÕES PROCESSADAS PARA INDENIZAÇÃO E NO LIVRO DENOMINADO "RECEITA" TODAS AS IMPORTÂNCIAS QUE CONSTITUAM RENDA DA SECÇÃO; COLECIONAR AS CIRCULARES, REGULAMENTOS, ORDENS E INSTRUÇÕES DE SERVIÇO, COTAÇÕES DA BOLSA DE MERCADORIAS, TARIFAS, CLASSIFICADORES, NOMENCLATURAS, BOLETINS DO PESSOAL E OUTROS PAPEIS SOBRE ASSUNTOS DE INTERESSE DA SECÇÃO;

3) - DATILOGRAFAR TODA A CORESPONDENCIA INTERNA E EXTERNA RASCUNHADAS PELAS DIVERSAS SUB-SECÇÕES.

B) COMPETE À 3ª. SUB-SECÇÃO EXECUTAR OS SERVIÇOS DAS INVESTIGAÇÕES, COM AS OBRIGAÇÕES ESTABELECIDAS NAS ALINEAS B, C, D, E, I, J, K, L E M, LETRA B, CAPÍTULO IV DAS (ICT), A SABER:

A) SERÃO DIVIDIDOS EM TRECHOS CORRESPONDENTES AOS DISTRITOS DE JURISDIÇÃO DAS INSPETORIAS DE TRÁFEGO, COM AS ATRIBUIÇÕES E ENCARGOS PREFIXADOS NAS INSTRUÇÕES COMPLEMENTARES MENCIONADAS. PARA DESEMPENHO DESSES SERVIÇOS, ALÉM DE UM

ENCARREGADO, SERÃO DESIGNADOS FUNCIONARIOS, INVESTIGADORES OU FISCAIS, ESTES INSTRUIDOS E ESCALADOS PELO CHEFE DA SECÇÃO, SEGUNDO A NATUREZA E GRAVIDADE DOS PROCESSOS A SEREM APURADOS;

1) - ORGANIZAR PROCESSOS "R" SOBRE TODAS AS IRREGULARIDADES A SEREM INVESTIGADAS, PROPONDO AO CHEFE DA SECÇÃO, POR ESCRITO, A IDA DE FISCAIS DO LONGO DA LINHA, PARA APURAÇÃO QUE SE FIZER NECESSARIA, RELATANDO OS PROCESSOS, DEPOIS DE CONCLUIDOS, COM A DEMONSTRAÇÃO DA RESPONSABILIDADE OU NÃO DE EMPREGADOS, PARA ENCAMINHAMENTO À CHEFIA DA DIVISÃO;

2) - PASSAR AO ARQUIVO OS PROCESSOS LIQUIDADOS, DEPOIS DE REGISTRAR NA 2ª. SUB-SECÇÃO, AS PUNIÇÕES OU FALTAS COMETIDAS POR EMPREGADOS;

3) - ORGANIZAR MENSALMENTE O QUADRO DEMONSTRATIVO DE PROCESSOS, EM QUE DEVE CONSTAR O SALDO ANTERIOR, FORMADOS E ARQUIVADOS NO MÊS E O SALDO QUE PASSA.

E) COMPETE À 4ª. SUB-SECÇÃO EXECUTAR OS SERVIÇOS DE SOBRAS AO LONGO DA LINHA, COM AS OBRIGAÇÕES PREVISTAS NAS ALINEAS B, C, D, E, I, J, K E M, LETRA B, CAPÍTULO IV DAS (ICT), A SABER:

1) - CONHECER E REGISTRAR, EM LIVRO APROPRIADO, OS VOLUMES E MERCADORIAS ENCONTRADOS SEM MENSÃO E CONSIDERADOS COMO SOBRAS, ZELANDO PELA SUA CONSERVAÇÃO, E

2) - MANTER PERMANENTE CONTÁCTO COM OS TRECHOS DE FALTAS DA 6ª. SUB-SECÇÃO E INVESTIGAR SOBRE O DESTINO DOS VOLUMES SEM MENSÃO, ORDENANDO, POR CARTA OU TELEGRAMA, SEGUNDO A URGÊNCIA DO CASO, COM O "VISTO" DO CHEFE DA SECÇÃO, A REMESSA DESSES VOLUMES DEPOIS DE IDENTIFICADOS, AOS SEUS DESTINOS, PARA LIQUIDAÇÃO DOS DESPACHOS A QUE PERTENCEREM.

F) COMPETE À 5ª. SUB-SECÇÃO EXECUTAR OS SERVIÇOS DE PEQUENAS AVARIAS, IRREGULARIDADES, PERCURSO DEMORADO,

QUEBRA DE LACRES EM VAGÕES, ETC., COM AS OBRIGAÇÕES PREVISTAS NAS ALINEAS C, D, E, L E M, DA LETRA B, CAPÍTULO IV DAS (ICT), OU SEJA:

1) - ORGANIZAR FICHAS COLETIVAS MENSAIS, MODÊLO 893, PARA AS PEQUENAS AVARIAS E IRREGULARIDADES, PROMOVENDO A LIQUIDAÇÃO NOS RESPECTIVOS DESTINOS POR MEIO DE PAPELETAS COM O NÚMERO DA FICHA, OU POR CARTA, CONFORME O CASO;

2) - ORGANIZAR PROCESSOS PARA OS CASOS DE PERCURSO DE MORADO, DEVOLUÇÕES, FALTA OU QUEBRA DE LACRES E ALTERAÇÃO DE DESTINO;

3) - PASSAR AO ARQUIVO OS PROCESSOS LIQUIDADOS, DEPOIS DE SER DADO BAIXA NO REGISTRO;

4) - COMUNICAR À SUB-SECÇÃO DE INVESTIGAÇÕES OS CASOS QUE DEPENDEM DE APURAÇÃO OU INVESTIGAÇÃO;

5) - ORGANIZAR MENSALMENTE O QUADRO DEMONSTRATIVO DOS PROCESSOS OU FICHAS, EM QUE DEVE CONSTAR O SALDO ANTERIOR, FORMADOS E ARQUIVADOS NO MÊS E O SALDO QUE PASSA.

G) COMPETE À 6ª. SUB-SECÇÃO EXECUTAR O SERVIÇO DE FALTAS OU EXTRAVIOS AO LONGO DA LINHA, COM AS OBRIGAÇÕES PREVISTAS NAS ALINEAS B ATÉ K E M LETRA B, CAPÍTULO IV DAS (ICT), A SABER:

1) - PROCESSAR E REGISTRAR EM LIVRO PRÓPRIO TODOS OS CASOS DE FALTA, PROVIDENCIANDO PESQUIZAS IMEDIATAS PARA LOCALIZAÇÃO DO VOLUME OU VOLUMES FALTANTES; RASCUNHAR A CORRESPONDENCIA A SER DATILOGRAFADA E EXPEDIR TELEGRAMAS COM O "VISTO" DO CHEFE DA SECÇÃO;

2) - COMUNICAR AO SERVIÇO DE INVESTIGAÇÃO (5ª. SUB-SECÇÃO), AS IRREGULARIDADES QUE DEPENDEM DE APURAÇÃO DE RESPONSABILIDADE;

3) - SOLICITAR DO PÚBLICO OS DOCUMENTOS PARA INSTRUIR AS RECLAMAÇÕES, REJEITANDO-OS QUANDO NÃO ES-

TIVEREM NA DEVIDA ORDEM; CONFERIR OS CÁLCULOS E A EXATIDÃO DAS CONTAS APRESENTADAS PARA FINS DE INDENIZAÇÃO, IMPUGNANDO AS QUE ESTIVEREM ERRADAS; PREPARAR OS PROCESSOS PARA SEREM RELATADOS AO SR. CHEFE DA DIVISÃO, COM SUAS PEÇAS ESSENCIAIS; PASSAR AO ARQUIVO OS PROCESSOS LIQUIDADOS; ORIENTAR OS AGENTES, PRESTANDO-LHES OS ESCLARECIMENTOS NECESSÁRIOS PARA MELHOR COMPREENSÃO DAS LEIS E REGULAMENTOS; ORGANIZAR MENSALMENTE O MOVIMENTO ESTATISTICO DOS PROCESSOS QUE PASSAM DO MÊS ANTERIOR, ORGANIZADOS E ARQUIVADOS NO MÊS E O SALDO PARA O MÊS SEGUINTE.

H) COMPETE À 7ª. SUB-SECÇÃO EXECUTAR OS SERVIÇOS DE DEPÓSITO, COM AS OBRIGAÇÕES PREVISTAS NAS (ICT), ACRESCIDAS DOS SERVIÇOS DE ARMAZENAGENS QUE COMPREENDEM AVISOS AS ESTAÇÕES E ESTRADAS DE PROCEDÊNCIA E TODO EXPEDIENTE RELATIVO AOS VOLUMES QUE VENCEREM ARMAGENAGENS NAS ESTAÇÕES DE DESTINO, POR NÃO TEREM SIDO PROCURADOS PELOS CONSIGNATARIOS, COM REGISTRO ESPECIAL NA FICHA MODÉLO 894, ASSIM COMO OS REDESPACHOS DEVIDAMENTE AUTORIZADOS.

I) COMPETE À 8ª. SUB-SECÇÃO EXECUTAR OS SERVIÇOS ATINENTES A INCÊNDIOS, VIOLAÇÕES, ACIDENTES, AVARIAS GRAVES, COM AS OBRIGAÇÕES PREVISTAS NAS (ICT), A SABER:

1) - PROCESSAR AS IRREGULARIDADES E REGISTRA-LAS EM LIVRO ESPECIAL; ORDENAR POR TELEGRAMA AS PROVIDENCIAS IMEDIATAS NOS CASOS DE INCÊNDIO OU ACIDENTES, ORGANIZANDO O EXPEDIENTE NECESSÁRIO AO SR. CHEFE DA DIVISÃO PARA INSTAURAÇÃO DE INQUERITO; PREPARAR O PROCESSO MATRIZ EM QUE DEVE SER ANEXADO, O INQUERITO PARA FINS DE RECONHECIMENTO DE RESPONSABILIDADE; DESDOBRAR O PROCESSO MATRIZ EM TANTOS PARCIAIS QUANTOS FOREM OS DESPACHOS NELE COMPREENDIDOS;

2) - SOLICITAR OS DOCUMENTOS PARA INSTRUIR AS RECLAMAÇÕES, CONFERINDO OS CÁLCU-

LOS E A EXATIDÃO DAS IMPORTÂNCIAS RECLAMADAS, REJEITANDO-OS QUANDO SUA AUTENTICIDADE FÔR DUVIDOSA E IMPUGNANDO OS QUANDO ESTIVEREM ERRADOS OU INEXATOS; ORIENTAR OS AGÊNTES SOBRE AS LEIS E REGULAMENTOS EM VIGOR, FACILITANDO O DESEMPENHO DE SEUS DEVERES PARA COM A SECÇÃO;

3) - PASSAR AO ARQUIVO OS PROCESSOS LIQUIDADOS, ORGANIZANDO MENSALMENTE O QUADRO DEMONSTRATIVO DE PROCESSOS DE QUE CONSTE O SALDO ANTERIOR, FORMADOS E ARQUIVADOS NO MÊS E O SALDO QUE PASSA, BEM COMO A DEMONSTRAÇÃO MENSAL DOS INCÊNDIOS, ACIDENTES, AVARIAS GRAVES E VIOLAÇÕES, RELATIVOS AO MÊS ANTERIOR.

J) COMPETE À 9ª. SUB-SECÇÃO EXECUTAR O SERVIÇO RELACIONADO COM DESPACHOS DE CAFÉ EM TODA A LINHA, COM A OBRIGAÇÃO DE ORGANIZAR E REGISTRAR EM LIVRO ESPECIAL TODOS OS CASOS DE FALTAS, SOBRAS, AVARIAS OU IRREGULARIDADES, COMUNICANDO AO SERVIÇO DE INVESTIGAÇÃO OS CASOS QUE DEPENDAM DE APURAÇÃO DE RESPONSABILIDADE, ORGANIZANDO QUADRO DEMONSTRATIVO MENSAL DO MOVIMENTO DE FICHAS, DELE CONSTANDO O SALDO ANTERIOR, FORMADOS E ARQUIVADOS DURANTE O MÊS E O SALDO QUE PASSA.

6) - O CHEFE DA SECÇÃO DE RECLAMAÇÕES TERÁ UM AJUDANTE NA SÉDE, QUE O AUXILIARÁ NA DIREÇÃO E ORIENTAÇÃO DOS SERVIÇOS EM GERAL E O SUBSTITUIRÁ NAS SUAS FALTAS OU AUSENCIAS, INCUMBINDO-SE AINDA DE FISCALIZAR TODOS OS SERVIÇOS INTERNOS DA SECÇÃO. OS AJUDANTES DESIGNADOS PARA SERVIREM NOS 2º E 3º DISTRITOS DE TRÁFEGO, NA FORMA DO CAPÍTULO XII DO REGULAMENTO DA II DIVISÃO, SERÃO INSTRUIDOS E TERÃO AS SUAS ATRIBUIÇÕES DETERMINADAS PELO CHEFE DA SECÇÃO, DE ACÔRDO COM AS NECESSIDADES DO SERVIÇO.

7) - As sub-secções terão um encarregado e os funcionarios ou servidores designados pelo Chefe da Secção, de acôrdo com o pessoal que fôr lotado na Secção.

8) - O Chefe da Secção de Reclamações, por si ou por seus Ajudantes, realizará viagens ao longo da linha, fiscalizando os serviços de interesse de sua Secção e orientando os agentes para que tenham facilidade no desempenho dos seus deveres para com a Secção.

9) - Ficará ainda a cargo da Secção de Reclamações a verificação e recolhimento, ao seu depósito, para fins convenientes, das varreduras dos armazens de todas as estações, para o que haverá registro adequado do depósito.

10) - As inspetorias de Tráfego prestarão a os serviços da Secção de Reclamações o auxilio que lhes fôr solicitado e agirão, por iniciativa própria, nos casos de incêndios, violações e acidentes, tomando as providências convenientes.

11) - As irregularidades no transporte de aves, animais e gêneros de fácil deterioração, verificadas aos sábados, domingos e feriados, desde que os volumes estejam perfeitamente identificados em relação aos destinos e aos consignatários, poderão ser também objeto de providências das inspetorias que darão aviso à Secção de Reclamações.

12) - Os Srs. Inspetores farão levantamento dos processos ainda em andamento em virtude das comunicações expedidas pela Secção de Reclamações no modêlo 904 e apressarão a sua conclusão e remessa à Secção, devidamente apurados, para anexação às fichas até agora usadas e outras providencias.

13) - Fica sem efeito a circular Transportes e Comunicações Nº 150/44, de 27 de dezembro de 1944, da Che

FIA DA DIVISÃO. DOS MODÊLOS E FICHAS POSTOS EM USO COM ESSA CIRCULAR, ORA REVOGADA, SERÃO MANTIDOS OS SEGUINTES:

A) MODÊLO 893 - FICHA PARA REGISTRO DAS PEQUENAS AVARIAS DE VOLUMES QUE NÃO EXIGEM INVESTIGAÇÕES ESPECIAIS;

B) MODÊLO 904 - FICHAS PARA REGISTRO DOS VOLUMES VENCENDO ARMAZENAGEM POR NÃO TEREM SIDO PROCURADOS PELOS CONSIGNATÁRIOS;

C) MODÊLO 896 - FICHA PARA REGISTRO DE PEQUENAS IRREGULARIDADES INERENTES AO TRANSPORTE E QUE NÃO EXIGEM INVESTIGAÇÕES;

D) MODÊLO 897 - FICHA PARA REGISTRO DAS IRREGULARIDADES OCORRIDAS NOS DESPACHOS DE CAFÉ;

E) MODÊLO 898 - FICHA PARA REGISTRO DOS VOLUMES INCURSOS NO ARTIGO 135 DO RGT;

F) MODÊLO 899 - FICHA DE ENTRADA E IDENTIFICAÇÃO DAS RECLAMAÇÕES DO PÚBLICO RECEBIDAS NA SECÇÃO;

G) MODÊLO DE COMUNICAÇÃO ÀS ESTRADAS EXTRANHAS DOS VOLUMES NÃO PROCURADOS NOS DESTINOS E QUE VENCEU ARMAZENAGEM;

H) MODÊLO 902 - COMUNICAÇÃO DE ARMAZENAGEM AOS AGÊNTES DAS ESTAÇÕES;

I) MODÊLO 903 - PEDIDOS DE INFORMAÇÕES OU DE JUNTADA DE DOCUMENTOS À CONTADORIA; E

J) MODÊLO 904 - ATÉ QUE SE ESGOTE O ESTOQUE EXISTENTE, PARA INÍCIO DAS INVESTIGAÇÕES, PELA PRÓPRIA SECÇÃO, NOS CASOS EM QUE HOUVER NECESSIDADE DESSA PROVIDÊNCIA.

14 - ESTAS INSTRUÇÕES ENTRARÃO EM VIGOR EM 10 DO CORRENTE MÊS.

15 - As fichas organizadas para os casos anteriores aguardarão na Secção as providências recomendadas às Inspetorias no nº 10, para serem anexadas aos respectivos processos, os quais terão o andamento que fôr julgado conveniente.

As instruções complementares do Regulamento da II Divisão, em vigor desde 15 de abril de 1941, continuarão a ser observadas em tudo que não estiver previsto nas instruções ora baixadas.

APROVO

(a) Cel José de Lima Figueiredo
Diretor

Fernado Melro
Chefe da II divisão

ESTRADA DE FERRO NOROESTE DO BRASIL

II DIVISÃO

Aos Srs. Chefes de Serviços, Agentes, Fiscais e Condutores.

Transportes e Comunicações - 50/47

Bauru, 1º de julho de 1947.

6.0 - Secção de Reclamações - Circ. OS. 32/1930, nº 1/38, nº. 48/38 e TC. 140/44.

Ajudancias de T. Lagoas e Campo Grande. Estas Ajudancias, criadas de conformidade com o Capítulo XII da Portaria nº 880, de 30 de agosto de 1940, do Sr. Diretor, que aprovou o "Regulamento dos Serviços da II Divisão - Tráfego", foram suprimidas pela T.C. 140/44, em virtude da reforma que então se processou nos serviços da Secção de Reclamações, aprovada por esta Chefia.

1) - Entrando em vigor a 10 do corrente mês as novas instruções que ampliam e modificam, em alguns pontos, as Instruções complementares da II Divisão, em vigor desde 12 de abril de 1941, resolvo:

A) restabelecer a Ajudancia de Reclamações com séde em Três Lagoas, a partir de 1/8/47, com jurisdição no trecho correspondente à Inspetoria do 2º Distrito, que abrange as estações de Araçatuba a Ferreiros e ramal de Lussanvira, com as atribuições e obrigações determinadas, em regimento interno, pelo Chefe da Secção de Reclamações (nº 6 da Circular T. C. 49/47, de hoje);

B) restabelecer a Ajudancia de Reclamações com séde em Campo Grande, a partir de 10/7/47, com jurisdição no trecho correspondente à Ins

PETORIA DO 3º DISTRITO, QUE ABRANGE AS ESTAÇÕES DE ÁGUA CLARA A PORTO ESPERANÇA E RAMAL DE MARACAJÚ, COM AS ATRIBUIÇÕES E OBRIGAÇÕES DETERMINADAS, EM REGIMENTO INTERNO, PELO CHEFE DA SECÇÃO DE RECLAMAÇÕES (Nº 6 DA CIRCULAR T.C. 49/47, DE HOJE).

2) - AS COMUNICAÇÕES SOBRE FALTAS, VIOLAÇÕES, SOBRAS, INCÊNDIOS E ACIDENTES VERIFICADOS NO TRECHO DE JURISDIÇÃO DE CADA AJUDANCIA, SERÃO TRANSMITIDAS PELAS ESTAÇÕES, EM DUAS VIAS, UMA DESTINADA À SECÇÃO DE RECLAMAÇÕES, OUTRA À AJUDANCIA.

3) - AS COMUNICAÇÕES SOBRE IRREGULARIDADES E PEQUENAS AVARIAS SERÃO TRANSMITIDAS SÒMENTE À SECÇÃO DE RECLAMAÇÕES, QUE AS ENCAMINHARÁ ÀS AJUDANCIAS SÒMENTE QUANDO JULGAR NECESSÁRIO.

4) - AS ESTAÇÕES COMPREENDIDAS NO TREÇHO DE BAURU A GUATAMBU SE DIRIGIRÃO SÒMENTE À SECÇÃO DE RECLAMAÇÕES.

5) - TODA E QUALQUER INFORMAÇÃO NECESSÁRIA A UM TRECHO QUE DEVERÁ SER DADA POR ESTAÇÃO COMPREENDIDA EM OUTRO, SERÁ PEDIDA DIRETAMENTE À SECÇÃO DE RECLAMAÇÕES.

6) - NÃO SERÁ PERMITIDO CONSULTA TELEGRÁFICA ENTRE ESTAÇÕES PARA ESCLARECER ASSUNTOS DA ALÇADA DA SECÇÃO DE RECLAMAÇÕES.

7) - AS PARTES INTERESSADAS PODERÃO ENTENDER-SE DIRETAMENTE COM A SECÇÃO DE RECLAMAÇÕES.

8) - OS PROCESSOS DEPOIS DE CONCLUIDOS PELAS AJUDANCIA, SERÃO ENCAMINHADOS DEVIDAMENTE RELATADOS À CHEFIA DA SECÇÃO.

9) - OS MODÊLOS TR.2 CONTINUARÃO A SER PREENCHIDOS E ENCAMINHADOS DIRETAMENTE À CHEFIA DA SECÇÃO.

10) - As comunicações sobre violações, incêndios e acidentes serão dadas pelos agêntes extensivas aos Inspetores de Distrito, para a competente apuração por meio de fiscais.

11) - A Chefia da Secção poderá dirigir-se indistintamente a todas as estações ao longo da linha.

12) - Os Ajudantes de Reclamações, quando devidamente autorizados pela Chefia da Secção, poderão realizar viagens de fiscalização no trecho sob sua jurisdição.

13) - Os Ajudantes de Reclamações, nos 2º e 3º distritos, ficarão subordinados aos respectivos Inspetores de Tráfego, no que diga respeito ao período de expediente e parte disciplinar.

14) - Os telegramas dirigidos à Ajudancia de Três Lagoas terão o prefixo AJQ, e os dirigidos à Ajudancia de Campo Grande o prefixo AJR.

Fernando Melro

Chefe da II Divisão

Cópia do ofício T. D. Nº 192, de 28-5-48, propondo a creação na E. F. Noroeste do Brasil de um curso especializado para a formação do pessoal do Tráfego

REFERÊNCIA NAS PÁGINAS 7/8, Item 8

ESTRADA DE FERRO NOROESTE DO BRASIL

II DIVISÃO

(CÓPIA) BAURU, 28 DE MAIO DE 1948

T.D. 192

SR. DIRETOR:

O QUADRO DE CARREIRA QUE EXISTIU NA ESTRADA ATÉ 1937, POSSIBILITOU A FORMAÇÃO DE PESSOAL PARA O TRÁFEGO, ATRAVÉS DA OBSERVAÇÃO E DO EXERCÍCIO COTIDIANO NA EXECUÇÃO DOS SERVIÇOS EM GERAL DOS TRENS, DAS ESTAÇÕES E DO TELEGRAFO.

INICIANDO-SE NAS MAIS MODESTAS FUNÇÕES, GALGAVA O EMPREGADO, DE ACÔRDO COM O SEU ESFORÇO, CONDUTA E CONHECIMENTOS GERAIS, OS DEGRAUS DA CARREIRA E, ASSIM, OS QUE, AO LADO DE SUFICIENTE PRÁTICA DOS SERVIÇOS, REVELAVAM QUALIDADES DE DIREÇÃO E COMANDO, CHEGAVAM A CHEFES DE ARMAZEM, DE TREM E DE ESTAÇÃO. OS NOSSOS MAIS EFICIENTES EMPREGADOS DAS ESTAÇÕES, DOS TRENS E DO TELEGRAFO, QUE DESEMPENHAM FUNÇÕES DE RESPONSABILIDADE, SÃO AINDA DESSE TEMPO.

NÃO FORAM IMPROVISADOS PORQUE APRENDERAM E SE HABILITARAM ATRAVÉS DO TIROCINIO ADQUIRIDO NO PRÓPRIO SERVIÇO, SENDO ENTÃO MELHORADOS E APROVEITADOS SOB O CRITÉRIO DA ESCOLHA PELA CAPACIDADE, PELA DEDICAÇÃO AO TRABALHO E PELA PROBIDADE.

NO ENTANTO, O SISTEMA VIGENTE DE ADMISSÕES NA ESTRADA, AS CONDIÇÕES DE VIDA E O PROGRESSO DO ENSINO PROFISSIONAL NÃO PERMITEM MAIS O ENGAJAMENTO DE PESSOAL DENTRO DAQUELAS CONDIÇÕES "EM QUE A BOA VONTADE, A DEDICAÇÃO E A INTELIGÊNCIA DE CADA UM ERAM OS FATORES QUE TRANSFORMAVAM O CANDIDATO NO FUTURO EMPREGADO DO TRÁFEGO".

AS EXIGÊNCIAS ATUAIS DOS TRANSPORTES FERROVIÁRIOS JUSTIFICAM A PROPOSTA QUE VIMOS APRESENTAR, PELO PRE

SENTE, NO SENTIDO DE SER CRIADO JUNTO À ESCOLA DE ENSINO PROFISSIONAL DA ESTRADA, OU COMO FÔR JULGADO MAIS CONVENIENTE, UM CURSO DE FORMAÇÃO DE PESSOAL PARA OS SERVIÇOS DA 2ª. DIVISÃO.

O CURSO DEVERÁ COMPREENDER A PREPARAÇÃO DE EMPREGADOS PARA OS SERVIÇOS DOS TRENS E DAS ESTAÇÕES, INCLUINDO ENSINO DE PORTUGUÊS, ARITEMÉTICA, GEOGRAFIA, SERVIÇOS EM GERAL DE CONTADORIA, TRÁFEGO E MOVIMENTO, SINALIZAÇÃO E COMUNICAÇÕES TELEGRAFICAS.

PARA OS CANDIDATOS AOS SERVIÇOS DOS TRENS DEVERÃO SER MINISTRADOS ESPECIALMENTE CONHECIMENTOS DE SINALIZAÇÃO, CONDUÇÃO DE TRENS, SEGURANÇA DA CIRCULAÇÃO, SERVIÇOS DE MANOBRAS, OPERAÇÕES DE CARGAS E DESCARGAS DE VEÍCULOS, RELATÓRIO SOBRE A CIRCULAÇÃO, REGISTROS DE OCORRÊNCIAS E DE TODOS OS DOCUMENTOS DE DESPACHOS RELACIONADOS COM OS TRENS, TRANSPORTES DE PASSAGEIROS, ETC.

PARA OS CANDIDATOS AOS SERVIÇOS DAS ESTAÇOES SERÃO MINISTRADOS CONHECIMENTOS RELATIVOS AOS SERVIÇOS DE RECEBIMENTO, ENTREGA, CARREGAMENTO E DISTRIBUIÇÃO DE MERCADORIAS NOS ARMAZENS E NOS VAGÕES, CIRCULAÇÃO E SEGURANÇA DOS TRENS, VENDA DE BILHETES, APLICAÇÃO DE TARIFAS, SISTEMA DE REVISÃO DE CÁLCULOS E COBRANÇA DE FRETES, DESPACHOS EM GERAL, USO E MANUSEIO DOS LIVROS, TALÕES E REGISTROS, FECHAMENTO DO EXPEDIENTE DAS ESTAÇÕES E EXPLICAÇÕES SOBRE AS EXIGÊNCIAS DE ORDEM COMERCIAL DOS SERVIÇOS DE TRANSPORTES COORDENADOS COM O ROVIÁRIO, PRATICAGEM DE TELEGRAFIA E ETC.

TODOS OS CANDIDATOS DEVERÃO SER AINDA INSTRUIDOS NO QUE DIZ RESPEITO AOS SEUS DEVERES GERAIS, OBEDIENCIA E DISCIPLINA, USO DE UNIFORMES, CONHECIMENTO DOS REGULAMENTOS E SERVIÇOS DA CONTADORIA E DA SECÇÃO DE RECLAMAÇÕES E EM TUDO QUE POSSA AUXILIA-LOS A BEM COMPREENDER E CUMPRIR AS SUAS OBRIGAÇÕES DE FERROVIÁRIOS.

ACHAMOS QUE PODERÃO TER INGRESSO NO CURSO ORA PROPOSTO, SI FÔR CRIADO, NÃO SÓ EMPREGADOS DA ESTRADA COMO PESSOAS EXTRANHAS AO QUADRO DESTA QUE COMPROVAREM BOA CONDUTA E QUE PRETENDEREM PRESTAR SERVIÇOS AO TRÁFEGO, DANDO-SE NATURALMENTE PREFERENCIA AOS PRIMEIROS PARA AS ADMISSÕES.

NESTA PARTE DE ADMISSÕES DEVEM EXISTIR NORMAS JÁ EM GOR NAS ESCOLAS DE ENSINO PROFISSIONAL DA ESTRADA.

SAUDAÇÕES

CHEFE DA II DIVISÃO

Proposta para equiparação das razões tarifárias da E. F. Noroeste com a E. F. Sorocabana, nas tabelas D 7 e C 12

REFERÊNCIA NAS PÁGINAS 9/10/11 - Item 12

EQUIPARAÇÃO DAS RAZÕES TARIFÁRIAS DA NOROESTE COM A ESTRADA DE FERRO SOROCABANA, NAS TABELAS D.7 E C.12.

PROPOSTA

TABELA D.7 - GADO CAVALAR, MUAR E VACUM EM TRENS COMPLETOS, ATÉ 1.300 KMS.

KMS.	RAZÕES	RAZÕES 1)		OBSERVAÇÕES:
	COBRADAS	PROPOSTAS	BP.	
100	19,30	21,60	20	
200	27,20	30,60	9	
300	34,30	38,70	"	
400	40,70	45,90	"	
500	46,20	50,90	5	
600	50,90	55,40	"	
700	54,90	59,40	"	
800	58,10	63,40	4	
900	60,50	67,00	"	
1.000	62,10	70,20	"	
1.100	63,60	73,00	"	
1.200	65,30	75,40	"	
1.300	66,80	77,40	"	

TABELA C.12 - TÓRAS ROLIÇAS - ADUBOS - PEDRAS - OUTRAS MERCADORIAS, ATE 500 KMS.

KMS.	RAZÕES		RAZÕES 1)		OBSERVAÇÕES:
	COBRADAS	BP.	PROPOSTAS	BP.	
100	28,60	24	31,00	29	
200	46,20	16	51,00	20	
300	61,60	"	64,00	13	
400	74,80	"	76,00	"	
500	86,90	"	86,00	"	

1) AS RAZÕES PROPOSTAS SÃO AS QUE VIGORAM, PARA AS TABELAS D.7 E C.12, NAS ESTRADAS DE FERRO SOROCABANA E ESTÃO ACRESCIDAS DAS SEGUINTES TAXAS:

A) DE EXPEDIENTE;

B) DE 10% PARA "FUNDO DE MELHORAMENTO" (DECRETO 16.842 DE 24/3/1925); E

c) de 10% para "fundo de renovação" (decreto-lei 7.632 de 12/6/1945); e

d) de 2% de contribuição devida à Caixa de Aposentadoria e Pensões (decreto 20.465 de 1/10/1931).

Bauru, 5 de Julho de 1948.

Cópia da circular «Transportes e Comunicações - 30/48» de 11-5-48, sobre o serviço Rodo-Ferroviário da E. F. Noroeste do Brasil

REFERÊNCIA NAS PÁGINAS 13/14/ - Item 14

ESTRADA DE FERRO NOROESTE DO BRASIL

II DIVISÃO

AOS SRS. CHEFES DE SERVIÇO, AGÊNTES, FISCAIS E CONDUTORES.

TRANSPORTES E COMUNICAÇÕES - 30/48
BAURU, 11 DE MAIO DE 1948.

6.0 - SERVIÇO RODO-FERROVIÁRIO DA NOB - P.86-2399/49 - TC. 87, 89/47, 12/48.

ABERTURA DE NOVAS AGÊNCIAS - TABELAS, TAXAS E INSTRUÇÕES. EM ADITAMENTO À CIRCULAR TRANSPORTES E COMUNICAÇÕES- 87/47, DE 11/12/47, DESTA CHEFIA, COMUNICO-VOS QUE O NOSSO SERVIÇO RODO-FERROVIÁRIO (R-NOB), AMPLIANDO AS SUAS ATIVIDADES, INICIARÁ DESDE LOGO O TRANSPORTE DE "PORTA A PORTA", EM COMBINAÇÃO COM O SERVIÇO RODO-FERROVIÁRIO DA SOROCABANA (RES), E MESMO COM EMPRÊSAS PARTICULARES, RODOVIARIAS, MEDIANTE COBRANÇA DE TAXAS ESPECIAIS E DE ACÔRDO COM AS INSTRUÇÕES QUE ACOMPANHAM A PRESENTE CIRCULAR.

A CONTADORIA ORIENTARÁ AS ESTAÇÕES E AS AGÊNCIAS SOBRE O USO DE TALÕES PARA OS DESPACHOS, ARRECADAÇÃO E RECEBIMENTO DE RENDAS, TAXAS COBRADAS PELO RES E QUE DEVEM SER INCLUIDAS NOS DESPACHOS FEITOS PELO R-NOB, REVISÃO DOS CÁLCULOS, ETC.

FUNCIONARÃO, POR ENQUANTO, ALÉM DE GETULINA, AGÊNCIAS DO RODO-FERROVIÁRIO EM BAURU, PIRAJUÍ, CAFELÂNDIA, LINS, PROMISSÃO, PENÁPOLIS, BIRIGUI E ARAÇATUBA.

CONTINUARÁ FECHADA A AGÊNCIA DE VILA SABINO (CIRCULAR TRANSPORTES E COMUNICAÇÕES - 12/48, DE 16/2/48, DESTA CHEFIA).

AS ESTAÇÕES FERROVIÁRIAS, POR INTERMÉDIO DE SEUS AGÊNTES E DE TODOS OS SEUS SERVIDORES, ASSIM COMO OS DEMAIS EMPREGADOS DO TRÁFEGO, DEVERÃO PRESTAR O MAIS AMPLO AUXILIO AOS SERVIÇOS DO RODO-FERROVIÁRIO, E DIVULGAR POR TODAS AS FORMAS POSSÍVEIS AS INSTRUÇÕES ORA EXPEDIDAS.

Os transportes de "porta a porta", feitos em combinação com as ferrovias, terão absoluta preferencia e serão realizados em prazo certo, por trens de cargas, mistos ou mesmo de passageiros, a juizo do Movimento em combinação com a Chefia do R-NOB.

E.11 - Nomenclatura de Estações - P.86-2399/48, TC-87,89/47,12/48 (CGT.106/48).

Dvs. - Agências rodo-ferroviárias da NOB. Conforme consta do Anexo a esta circular (item 2), são abertas ao tráfego próprio e mútuo, recebendo e expedindo as mercadorias constantes do citado Anexo e nas condições aí estabelecidas, as agências de despachos seguintes: do Serviço Rodo-ferroviário da Noroeste, Bauru, Pirajuí, Cafelândia, Lins, Promissão, Penapolis, Birigui e Araçatuba. Acrescentai essas agencias na Nomenclatura de estações, aguardando o recebimento da circular CGT para então anotar os números e observações que às mesmas couber.

Fernando Melro

Chefe da II Divisão

ESTRADA DE FERRO NOROESTE DO BRASIL

II DIVISÃO

ANEXO À T.C. - 30/48
DE 11/5/48.

TABELAS DE CLASSIFICAÇÃO, TAXAS E INSTRUÇÕES PARA OS DESPACHOS DO RODO-FERROVIÁRIO. EM TRÁFEGO PRÓPRIO E EM TRÁFEGO MÚTUO. APROVADAS PELO SR. DIRETOR NO PROCESSO 915/2/48 DA SECRETARIA E 86-2399/48 DA II DIVISÃO.

1 FICAM ESTABELECIDAS TRÊS TABELAS PARA USO DO RODO-FERROVIÁRIO E CLASSIFICAÇÃO DAS MERCADORIAS POR ELE COLETADAS OU ENTREGUES, A SABER:

A) TABELA 1 - CLASSIFICAM-SE NESTA TABELA TODAS AS MERCADORIAS NÃO ESPECIFICADAS NA TABELA 2, OU AS MERCADORIAS DA TABELA 2 COM PESO INFERIOR A MIL QUILOGRAMOS POR DESPACHO.

B) TABELA 2 - APLICA-SE ESTA TABELA ÀS SEGUINTES MERCADORIAS COM PESO IGUAL OU SUPERIOR A MIL QUILOGRAMOS POR DESPACHO:

	CLASSIF. FERROV.
AÇÚCAR (3)	C 5/ 6
ADUBO	C 10/12
AGUARDENTE	C 4/ 4
ÁLCOOL	C 4/ 4
ALGODÃO (5)	C 3/ 4
AZEITE	C 5/ 6
BANHA	C 8/ 9
CAFÉ (5)	C 15/15
CARBONATO DE POTASSA	C 7/ 8
CEREAIS (6-ITEM C)	C 8/ 9
CERVEJA	C 5/ 6
COLA	C 3/ 4
FARINHA DE TRIGO (6-ITEM C)	C 9/ 9
GASOLINA	C 3/ 4
GASOSA E SEMELHANTES	C 5/ 5

	CLASSIF. FERROV.
GORDURA DE CAROÇO DE ALGODÃO.....	C 8/9
GUARANÁ.....	C 5/6
MERCADORIAS CLASSIFICADAS NA TAB. C.9 FERROV..	.....
ÓLEO DE CAROÇO DE ALGODÃO.....	C 5/6
ÓLEO COMBUSTIVEL.....	C 4/5
ÓLEO DIESEL E SEMELHANTES.....	C 7/9
ÓLEOS LUBRIFICANTES.....	C 4/5
QUEROZENE.....	C 3/4
SABÃO.....	C 4/5
SAL (6-ITEM C).....	C 7/7
SOLA.....	C 3/4
VINHO.....	C 4/6
FOSFOROS.....	C 3/4

SOBRE APLICAÇÃO DESTA TABELA PARA OS DESPACHOS DE QUAISQUER MERCADORIAS COM PÊSO IGUAL OU SUPERIOR A OITO MILQUILOS, QUANDO PROCEDENTES DE SÃO PAULO E DE B. FUNDA, VEJA-SE O QUE CONSTA NO ITEM 9.

C) TABELA ESPECIAL - APLICA-SE ESTA TABELA ÀS MERCADORIAS DE GRANDE VOLUME E POUCO PÊSO, ABAIXO DISCRIMINADAS:

	CLASSIF. FERROV.
ARBUSTOS.....	C 12/14
ARADO E OUTRAS MÁQUINAS AGRÍCOLAS PARA TRABALHO A CÉU ABERTO.....	C 7/ 9
APARAS EM GERAL DE POUCO VALOR.....	C 9/10
ALMOFADAS EM GERAL.....	C 1/ 2
BALAIOS DE CIPÓ OU TAQUARA, ORDINÁRIOS.....	C 3/ 4
BAMBUS.....	C 10/11
BARRICAS E BARRIS VAZIOS.....	C 5/ 6
BICICLETAS.....	C 2/ 4
BOTIJÕES VAZIOS.....	C 6/ 7
BRINQUEDOS.....	C 2/ 3
CARVÃO VEGETAL.....	C 10/11
CAIXAS E CAIXÕES VAZIOS.....	C 5/ 6
CAIXAS OU URNAS FUNERÁRIAS.....	C 1/ 2
CAIXAS DE FOLHAS DE MADEIRA.....	C 3/ 6
"ETERNIT", "BRASILITE" OU SEMELHANTES PARA ÁGUA (RESERVATÓRIOS).....	C 5/ 6
CASCAS VEGETAIS.....	C 6/11
CAPIM.....	C 13/10

	CLASSIF. FERROV.
CARNAÚBA DE PALHA	C 6/ 9
CESTAS OU CESTOS VAZIOS EM GERAL	C 3/ 4
COLCHÕES EM GERAL	C 3/ 5
CRINA VEGETAL	C 5/ 6
ENGRADADOS COM CHAPÉUS	C 2/ 3
ENGRADADOS VAZIOS	C 5/ 6
FIBRAS VEGETAIS EM BRUTO	C 7/ 8
GARRAFAS VAZIAS	C 5/ 6
JACÁS VAZIOS	C 4/ 5
JUNCO EM BRUTO	C 7/ 9
LATAS E LATÕES VAZIOS	C 5/ 6
LÂMPADAS	C 1/ 2
LOUÇAS SANITÁRIAS	C 2/ 4
MALAS VAZIAS	C 2/ 3
MÁQUINAS MONTADAS OU ARMADAS	C 1/ 5 LOT.
MÁQUINAS, ETC. (PEÇAS DE GRANDE VOLUME E PEQUENO PÊSO POR METRO CÚBICO DO ESPAÇO OCUPADO)	C 1/ 5 LOT.
MUDAS DE PLANTAS	C 12/14
MÓVEIS DESARMADOS	C 3/ 4
PALHÕES	C 7/ 8
PIPAS VAZIAS	C 5/ 6
PALHA DE MILHO	C 6/ 9
PENEIRAS DE TAQUARA OU PALHA	C 5/ 6
QUARTOLAS VAZIAS	C 5/ 6
QUINTOS VAZIOS	C 5/ 6
SEMENTES DE CAPIM	C 11/12
TAMBORES VAZIOS	C 5/ 6
TAQUARAS (BAMBUS)	C 10/11
TINAS	C 5/ 6
TUBOS VAZIOS P/OXIGÊNIO E OUTROS FINS	C 5/ 6
VASSOURAS	C 2/3/4/5
VIME EM BRUTO	C 8/ 9

2. FICA AUTORIZADO O FUNCIONAMENTO, DESDE LOGO, DE AGÊNCIAS RODO-FERROVIÁRIAS EM BAURU, PIRAJUÍ, CAFELÂNDIA, LINS, PROMISSÃO, PENÁPOLIS, BIRIGUÍ E ARAÇATUBA.

SERÃO COBRADAS AS SEGUINTES TAXAS PARA CADA UMA DAS TRÊS TABELAS DE DESPACHOS, CALCULADAS SEMPRE DE BAURU, POR TONELADA:

	TABELA 1 Cr$ P/TON.	TABELA 2 Cr$ P/TON.	TAB. ESP. Cr$ P/TON.
DE BAURU A PIRAJUÍ.....	80,00	60,00	110,00
DE BAURU A CAFELÂNDIA.....	100,00	80,00	130,00
DE BAURU A LINS.....	120,00	90,00	150,00
DE BAURU A PROMISSÃO.....	130,00	100,00	160,00
DE BAURU A PENÁPOLIS.....	145,00	115,00	175,00
DE BAURU A BIRIGUÍ.....	160,00	120,00	190,00
DE BAURU A ARAÇATUBA.....	180,00	140,00	210,00

3. A TÍTULO DE EXPERIÊNCIA E ENQUANTO FÔR JULGADO CONVENIENTE, VIGORARÁ A TABELA AÇÚCAR PARA SER APLICADA NOS DESPACHOS DE AÇÚCAR PROCEDENTE DE PIRACICABA, USINA ESTER, RAFARD E PÔRTO FELIX, NA SOROCABANA, COM AS TAXAS ABAIXO, CALCULADAS DE BAURU, PARA AS SEGUINTES AGÊNCIAS DO RODO-FERROVIÁRIO:

	Cr$
DE BAURU A PIRAJUÍ	35,00
DE BAURU A CAFELÂNDIA.....	50,00
DE BAURU A LINS.....	60,00
DE BAURU A PROMISSÃO.....	90,00
DE BAURU A PENÁPOLIS.....	110,00
DE BAURU A BIRIGUÍ.....	130,00
DE BAURU A ARAÇATUBA.....	140,00

PARA OS DESPACHOS DE AÇÚCAR DE OUTRAS PROCEDÊNCIAS SERÃO APLICADAS AS TAXAS DA TABELA 2.

4. A TAXA MÍNIMA SERÁ DE Cr$ 5,00 POR ESTRADA. OS DESPACHOS PODERÃO SER FEITOS COM FRETE PAGO OU A PAGAR.

5. TAXA AD-VALOREM. ESTÃO ISENTAS DA TAXA AD-VALOREM TODAS AS MERCADORIAS, COM EXCEÇÃO DO ALGODÃO EM RAMA, EM CAROÇO, LINTERS E CAFÉ QUE CONTINUARÃO SUJEITOS À TAXA DE Cr$ 4,00 (QUATRO DECIMOS POR CENTO) OU SEJAM Cr$ 4,00 POR Cr$ 1.000,00.

6. PREÇOS ESPECIAIS

A) OS VOLUMES DE PESO INDIVISIVEL SUPERIOR A 300 QUI

LOS SERÃO ACEITOS A DESPACHOS MEDIANTE O PAGAMENTO DAS SEGUINTES SOBRETAXAS:

VOLUMES DE 301 A 1.000 QUILOS Cr$ 100,00 POR TONELADA
VOLUMES DE 1.001 A 2.000 QUILOS Cr$ 200,00 POR TONELADA
VOLUMES DE 2.001 QUILOS OU MAIS - PREÇO A COMBINAR.

B) FICAM EXCLUIDAS DESSAS SOBRETAXAS, CAIXAS DE TECIDOS E CAIXAS COM VIDROS (VIDROS PLANOS OU CHAPAS), PESANDO ATÉ 400 QUILOS, BEM COMO TAMBORES OU TONEIS COM ALCÓOL DE OUTRA QUALQUER SUBSTANCIA ASSIM TAMBÉM ACONDICIONADAS, SEM LIMITE DE PESO.

C) PARA OS DESPACHOS DE SAL, FARINHA DE TRIGO E CEREAIS, SERÃO OS DESPACHOS FERROVIÁRIOS ACRESCIDOS DAS TAXAS DE COLETA E ENTREGA, OU SEJAM Cr$ 12,50 POR TONELADA E POR OPERAÇÃO PARA CADA ESTRADA.

7. NÃO SERÃO ACEITOS OS DESPACHOS DE MUDANÇA EM GERAL, DE VEÍCULOS, DE ANIMAIS E DE MERCADORIAS QUE, PELAS SUAS CONDIÇÕES, SO POSSAM SER CARREGADAS DIRETAMENTE NAS ESTAÇÕES FERROVIÁRIAS, QUALQUER QUE SEJA O DESTINO.

8. LINS - GETULINA. NO QUADRO DAS TAXAS EM VIGOR PARA OS TRANSPORTES ENTRE LINS E GETULINA, FICA REDUZIDO DE Cr$ 50,00 PARA Cr$ 40,00 O PREÇO POR TONELADA PARA O TRANSPORTE DE AÇÚCAR.

OS DEMAIS PREÇOS CONSTANTES DO QUADRO DISTRIBUIDO PELA CONTADORIA CONTINUARÃO EM VIGOR.

9. TRÁFEGO MÚTUO (APLICAÇÃO DA TABELA 2). OS DESPACHOS EM TRÁFEGO MUTUO COM O RODO-FERROVIÁRIO DA E.F. SOROCABANA (RES) SERÃO ACRESCIDOS DAS TAXAS EM VIGOR NESSA ESTRADA, CONFORME INSTRUÇÕES QUE A NOSSA CONTADORIA EXPEDIRÁ ÀS ESTAÇÕES.

PARA ESSES DESPACHOS EM TRÁFEGO MÚTUO, COM O RES, CLAS

SIFICAM-SE TAMBÉM NA TABELA 2 AS EXPEDIÇÕES DE QUAISQUER MERCADORIAS QUANDO PROCEDENTES DE SÃO PAULO OU BARRA FUNDA, COM PÊSO IGUAL OU SUPERIOR A OITO MIL QUILOS (8.000) E DESTINADAS ÀS AGENCIAS DO RODO-FERROVIÁRIO DA NOROESTE. ESTA CONCESSÃO É FEITA SÒMENTE PARA OS DESPACHOS DIRETOS DAQUELAS PROCEDÊNCIAS.

10. DESPACHOS E TAXAS ENTRE AS AGÊNCIAS RODO-FERROVIÁRIAS. AS AGÊNCIAS RODO-FERROVIÁRIAS JÁ AUTORIZADAS A FUNCIONAR, E OUTRAS QUE FOREM CRIADAS, FARÃO DESPACHOS ENTRE SI, TAMBÉM EM TRÁFEGO PRÓPRIO, COBRANDO TAXAS ESPECIAIS QUE ESTÃO SENDO ESTUDADAS E QUE SERÃO PUBLICADAS, DENTRO DE POUCO TEMPO, PELA CONTADORIA.

OS DESPACHOS FEITOS PELO RODO-FERROVIÁRIO, QUER EM TRÁFEGO PRÓPRIO, QUER EM COORDENAÇÃO COM AS DEMAIS ESTRADAS, TERÃO PREFERÊNCIA NA CONDUÇÃO PELOS TRENS DE CARGAS, MISTOS OU DE PASSAGEIROS.

BAURU, 11 DE MAIO DE 1948.

(A) FERNANDO MELRO

CHEFE DA II DIVISÃO

Dr. ARTHUR CASTILHO: FELICITO, VIVAMENTE, O DR. FREITAS MELRO PELO SEU EFICIENTE TRABALHO. TRABALHO QUE HONRA O CORPO TÉCNICO DA NOROESTE DO BRASIL E A CUJA METICULOSIDADE E EFICIÊNCIA NÓS OUTROS, DO DEPARTAMENTO NACIONAL DE ESTRADAS DE FERRO, JÁ ESTAMOS ACOSTUMADOS A ENCARECER PELO SEU VALOR SEMPRE EM DESTAQUE.

EM DIVERSAS ÉPOCAS TEMOS SABIDO TIRAR PROVEITO DAS PRODUÇÕES TÉCNICAS DA NOROESTE.

NA ATUALIDADE PRESENTE TEMOS 3 TÉCNICOS DA NOROESTE, COLABORANDO CONOSCO: - DR AGNELO DE ALBUQUERQUE, DR. NILO MIRANDA E OUTRO, QUE ROUBAMOS DEFINITIVAMENTE DA NOROESTE, O DR. RAYOL CHERMONT.

SÃO TÉCNICOS HABITUADOS A UM INTENSO TRABALHO METODICO E DE GRANDE VALÍA, MOSTRANDO A GRANDE OFICINA DE LABOR FERROVIÁRIO INSTALADA EM BAURU, PRODUZINDO SEMPRE ÓTIMOS RESULTADOS. RESULTADOS QUE TÊM SIDO DESTACADOS, ÚLTIMAMENTE, NA FECUNDA ADMINISTRAÇÃO DO CEL. LIMA FIGUEREDO, POR UMA ORIENTAÇÃO SADÍA E DEFINITIVAMENTE ENCAMINHADA AO PROGRESSO RÁPIDO DA NOROESTE DO BRASIL.

A PAR DO PROGRESSO TÉCNICO QUE SE TORNA PATENTE EM TODAS AS OCASIÕES, NÓS VEMOS UMA PREOCUPAÇÃO CONSTANTE DE ASSISTÊNCIA AO SEU PESSOAL, ALIÁS MUITO BEM FOCALIZADA AQUI PELO ILUSTRADO DR. FREITAS MELRO, MOSTRANDO OS NIVEIS DE SALÁRIOS COM QUE FORAM ATENDIDOS O PESSOAL DAQUELA FERROVIA, TENDO HOJE PADRÕES JÁ ELEVADOS, COMO SALÁRIOS MÉDIOS MENSAIS PARA O SEU PESSOAL. AQUELE TRABALHO DE ASSISTÊNCIA SOCIAL QUE ME ENCHEU DE INTENSO JÚBILO, POR VER INSTALADO DE FORMA DEFINITIVA UM PADRÃO DE ASSISTÊNCIA QUE DESEJAVA TORNAR EXTENSIVO A TODAS AS FERROVIAS, NOS GRUPAMENTOS FERROVIÁRIOS E EM CONDIÇÕES DE UM URBANISMO MODESTO PORÉM EFICIENTE, DE UMA SITUAÇÃO SANITÁRIA MODESTA PORÉM EFETIVA COMO SE VÊ NOS AGRUPAMENTOS DE CAMPO GRANDE, CONFORME FOI POSTO EM EVIDÊNCIA PELA PALAVRA E PELOS DADOS FORNECIDOS PELO DR. MELRO. TAMBÉM A QUESTÃO DE CUIDADOSO EXAME DA SITUAÇÃO DOS FERROVIÁRIOS EM TRÂNSITO, PERMITINDO-LHES UM ALOJAMENTO EFETIVO DENTRO DE UM RELATIVO CONFÔRTO E ATÉ COM O FORNECIMENTO GRATUITO DE REFEIÇÕES AO PESSOAL QUE SE AFASTA DA SUA RESIDÊNCIA MODESTA E QUE PRECISA TER UMA RESTAURAÇÃO DE FORÇAS PARA AS CAMINHADAS E LONGOS TRAJETOS COMO ACONTECE NO CASO

DA NOROESTE DO BRASIL. TAMBÉM VERIFIQUEI, COM PARTICULAR AGRADO, O PROGRAMA PROJETADO DE MECANIZAÇÃO DOS ARMAZENS, JÁ INICIADOS EM GRANDE PARTE; VI A DIFICULDADE QUE EXISTE SOBRE A QUESTÃO DAS DESCARGAS SOBRE O RIO PARAGUAI, DAS MERCADORIAS TRAZIDAS PELOS CAMINHÕES, ENTRETANTO, AINDA ESTÁ JUSTIFICADO O ESTADO PRIMÁRIO DAS BALDEAÇÕES, DE VEZ QUE A NOROESTE DO BRASIL, TERÁ A SUA TERMINAL NÃO NAS BARRANCAS DO PARAGUAI, MAS ATRAVESSANDO A PONTE GENERAL DUTRA, IRÁ COM A CONSTRUÇÃO DO RAMAL DE PARAGUAI A CORUMBÁ, TER A SUA ESTAÇÃO TERMINAL NA CIDADE DE CORUMBÁ, FAZENDO LIGAÇÃO COM A E. F. BRASIL-BOLIVIA, PASSANDO A FAZER PARE, DEPOIS, DA ESTRADA TRANSCONTINENTAL DESDE ARICA AO PÔRTO DE SANTOS. FICARÃO, ASSIM, LIGADAS PELOS TRILHOS AS DUAS COSTAS OCEANICAS-- ATLANTICO E PACÍFICO, NUMA APROXIMAÇÃO INTENSIVA DOS DIVEROS POVOS, ESTABELECENDO A COMUNICAÇÃO BEM MAIS INTERESSANTE E BEM MAIS MOVIMENTADA, ATRAVÉZ DAS FACILIDADES QUE FOREM CRIADAS PELO SERVIÇO RACIONALMENTE INPLANTADO NAS FERROVIAS, DE UM E DE OUTRO LADO DA FRONTEIRA BOLIVIANA. NÓS VERIFICAMOS, PELOS DADOS APONTADOS, QUE A NOROESTE DO BRASIL, COMO, ALIÁS, ERA SABIDO, TAMBÉM SOFRE DAQUELE MAL INHERENTE ÀS VIAS FÉRREAS BRASILEIRAS, DA DISPARIDADE DOS MOVIMENTOS NOS SENTIDOS DE TRÁFEGO, CRIANDO SEMPRE UM PROBLEMA ONEROSO DE TRANSPORTE DE VAGÕES VAZIOS EM ALTA ESCALA. SAÍ É NATURAL A MAJORAÇÃO DOS SEUS CUSTOS UNITÁRIOS DE TRANSPORTES E AS DIFICULDADES DECORRENTES PARA O ESTABELECIMENTO DE TARIFAS A BAIXO CUSTO. CONSTITUE ISTO PROBLEMA DE SOLUÇÃO DIFICILIMA, EM FACE DA SITUAÇÃO DEFICIENTE DO COMPENSAÇÃO NECESSÁRIA NO SENTIDO DAS CORRENTES DE MOVIMENTO. ALIÁS, É UM MAL GERAL, AFETANDO O FERROVIÁRISMO NACIONAL.

UM DOS PONTOS NEVRÁLGICOS QUE TEMOS ENCONTRADO, CRIANDO UM GRANDE DESFAVOR DO PÚBLICO CONTRA AS ESTRADAS DE FERRO, É A QUESTÃO DO SERVIÇO DE RECLAMAÇÕES. FOI QUESTÃO QUE O DR. FREITAS MELRO, FRIZOU ESTAR SENDO COMPREENDIDA PELA BEM ORIENTADA ADMINISTRAÇÃO DA NOROESTE DO BRASIL, QUE PROCURA SOLUCIONÁ-LO COM A MÁXIMA PRESTEZA, INDO ATÉ AO PONTO DE FAZER O PAGAMENTO DAS INDENIZAÇÕES NOS LOCAIS DO TRANSPORTE, CRIANDO FACILIDADES O OBTENDO, SOBRETUDO, A CONFIANÇA DO PÚBLICO A RESPEITO DAS ESTRADAS DE FERRO, NO SEU TRANSPORTE GARANTIDO.

UM DOS PONTOS DE PROPAGANDA DAS ESTRADAS DE FERRO, É DE QUE O SEU TRANSPORTE É EFICIENTE E SEGURO, E QUE, PORTANTO, O CONSIGNATÁRIO TEM TODA VANTAGEM EM DELAS SE UTILIZAR, POIS, EM CASO DE PERDA, FURTO, OU AVARIA, TEM GARANDIDA A SUA INDENIZAÇÃO. DE FATO, SERIA UM PONTO FUNDAMENTALMENTE FAVORÁVEL SE NÃO FÔSSE PURAMENTE TEÓRICO NA ATUALIDADE. INFELIZMENTE, AS FER

ROVIAS NÃO ADOTARAM NA SUA GENERALIDADE, ESTA DIRETRIZ, QUANDO ASSIM FALO, RESSALVO HONROSAS E RARAS EXCESSÕES. DEVIA SER CONTUDO UM PONTO DE HONRA PARA AS ESTRADAS DE FERRO. FURTO, AVÁRIA E PERDA NAS ESTRADAS DE FERRO, DEVIAM SER LIQUIDADOS IMEDIATAMENTE, LEVANDO-SE OS SEUS VALORES À CONTA DE LUCROS E PERDAS. SERIA A MELHOR PROPAGANDA PRÓ FERROVIAS.

A PROPAGANDA QUE ATUALMENTE SE FAZ NESSE SENTIDO É PURAMENTE TEÓRICA. NA MAIORIA DAS RECLAMAÇÕES QUE CHEGAM CONTINUADAMENTE AO NOSSO DEPARTAMENTO, VEJO O JOGO DE EMPURRA DAS ESTRADAS DE FERRO UMAS SOBRE AS OUTRAS, A RESPEITO DE RESPONSABILIDADE PELO ESTRAVIO OU FURTO, DETERMINANDO, NA MAIORIA DOS CASOS, OU NA QUASI GENERALIDADE DOS MESMOS, A PRESCRIÇÃO DO DIREITO DE RECLAMAÇÃO. POR ISSO FIQUEI MUITISSIMO SATISFEITO EM VER A ÓTIMA ORIENTAÇÃO DA NOROESTE DO BRASIL, PROCURANDO IR ATÉ A ORIGEM DO EMBARCADOR PARA PAGAR DE PRONTO A INDENIZAÇÃO.

A NOROESTE DO BRASIL, TEM ASPECTOS INTERESSANTISSIMOS, QUE MOSTRAM O CUIDADO COM QUE ELA PROCURA SERVIR O SEU PÚBLICO. O CASO DO RAMAL DE LUSSANVIRA, POR EXEMPLO, É CARACTERISTICO, LUSSANVIRA É UM RAMAL QUE DEVERIA SER ABANDONADO, COM A VARIANTE DE ARAÇATUBA, MAS, OS SEUS HABITANTES INSISTIRAM PELA PERMANENCIA DO TRILHO. PARA NÓS FOI MOTIVO DE JÚBILO VERIFICAR, AINDA, ESSA PREFERENCIA PELO TRANSPORTE FERROVIÁRIO. TAMBÉM RECEBI, COM GRANDE PRAZER, A NOTICIA COMPROVADA DA REGULARIDADE DOS TRENS DA NOROESTE DO BRASIL. É OUTRA TRAGÉDIA DAS ESTRADAS DE FERRO DO BRASIL. HORÁRIOS, EU FRANCAMENTE ÀS VEZES PERGUNTO PARA QUE EXISTEM NA MAIORIA DOS CASOS.

ANTIGAMENTE, COMO FERROVIÁRIO BRASILEIRO, ACOSTUMADO AOS ATRAZOS DOS TRENS EM MARCHA, TINHA UM CONSOLO: O TREM SAIRIA SEMPRE NO HORÁRIO, APESAR DE CHEGAR ATRAZADO. HOJE, NEM ISSO MAIS. DE FORMA QUE DEMOS UM GRANDE PASSO ATRÁZ E ESTAMOS COM ÊSSE GRANDE HANDICAP CONTRA NÓS. QUANDO FALAMOS EM CONCORRENCIA RODOVIÁRIA, QUANDO FALAMOS EM MALEFÍCIOS DAS COMPETIÇÕES, ESQUECEMOS ALGUNS MALES QUE NOS SÃO PRÓPRIOS. HOJE NINGUEM QUER MAIS VIAJAR EM TREM, PORQUE SE ANTIGAMENTE SABIAMOS QUE SAIRIAMOS À HORA CERTA, HOJE NEM MAIS ESSA CERTEZA TEMOS.

ÊSSE É UM OUTRO ASSUNTO PARA O QUAL CHAMO A ATENÇÃO DOS PREZADOS COLEGAS, A FIM DE SEREM TOMADAS AS MEDIDAS INDISPENSÁVEIS PARA VOLTARMOS, PELO MENOS, ÀQUELA SITUAÇÃO QUE, SE

JÁ NÃO ERA MUITO BRILHANTE, PELO MENOS DAVA UM ASPECTO INICIAL DE GRANDE CONFIANÇA NO TRANSPORTE PELO TRILHO.

O TRÁFEGO DE GADO EM PÉ É OUTRA DAS TRAGÉDIAS FERROVIÁRIAS. O DR. FREITAS MELRO INDICOU UM CASO ESPECÍFICO DA NOROESTE DO BRASIL PEDINDO UMA EQUIPARAÇÃO MUITO JUSTA. MAS, DE TUDO ACHO QUE A SOLUÇÃO MAIS ACERTADA SERIA A INSTALAÇÃO IMEDIATA DE MATADOUROS FRIGORÍFICOS EM AQUIDAUANA E ARAÇATUBA. PARECE-ME, AINDA QUE SE DEVERIA TAMBÉM ESTIMULAR A INSTALAÇÃO DAS SERRARIAS A QUE S.S., FEZ MENSÃO, A FIM DE PELO MENOS SEREM OBTIDOS PRODUTOS SEMI-ACABADOS, EM LUGAR DE MADEIRA BRUTA, QUE OCUPA VOLUMÉTRICAMENTE OS VAGÕES, SEM LHES DAR A DENSIDADE PARA O TRÁFEGO DE VAGÃO COMPLETO. TAMBÉM ACHEI UM ASPECTO INTERESSANTE E BEM FOCALIZADO, A QUESTÃO DA TARIFA ÚNICA DIFERENCIAL PARA CERTOS PRODUTOS, FAZENDO-SE UM ÚNICO ZERO TARÍFÁRIO; TAMBÉM É UM ASPECTO QUE MERECE TODA A ATENÇÃO; EM TEMPOS IDOS JÁ HOUVE ESSA SITUAÇÃO FAVORÁVEL PARA O PÚBLICO: NÃO SEI PORQUE, DE REPENTE DESAPARECEU. NO TRÁFEGO MÚTUO VEMOS OS ALTOS E BAIXOS DE TARIFA PELA INTERCALAÇÃO DOS ZEROS TARIFÁRIOS NAS DIFERENTES ESTRADAS, ENCARECENDO, POR DEMAIS O TRANSPORTE.

SÃO ÊSTES ASPECTOS QUE ME VIERAM AO ESPÍRITO OUVINDO ATENTAMENTE, COMO OUVI, O EXCELENTE TRABALHO DO DR. MELRO. FELICITO-O, E AGRADEÇO A SUA BRILHANTE COLABORAÇÃO QUE DEMONSTRA, CLARAMENTE, O CUIDADO COM QUE NA NOROESTE DO BRASIL SE PROCURA ESTUDAR TODOS OS IMPORTANTES PROBLEMAS.

OUVIDOS OS DOIS EXCELENTES TRABALHOS DA VIAÇÃO FÉRREA DO RIO GRANDE DO SUL, E DA NOROESTE DO BRASIL, O DIA FOI ALTAMENTE PROVEITOSO E ESPERO FECHAR COM CHAVE DE OURO, OUVINDO AINDA O REPRESENTANTE DA PAULISTA.

Dr. HUMBERTO S. DE CAMARGO

C. P. de Estradas de Ferro

O NÚMERO DE EMPREGADOS AUMENTOU NESTE ÚLTIMO QUINQUÊNIO DEVIDO ÀS LEIS SOCIAIS, ÀS INOVAÇÕES INTRODUZIDAS NOS SERVIÇOS E FINÁLMENTE À PEQUENA PRODUÇÃO DO PESSOAL.

O ARTIGO 247 DA CONSOLIDAÇÃO REGULA O HORÁRIO DE TRABALHO DOS CABINEIROS DAS ESTAÇÕES DE TRÁFEGO INTENSO DE UMA MANEIRA QUE NÃO SATISFAZ OS EMPREGADOS E O EMPREGADOR. A OBRIGAÇÃO DO INTERVALO ENTRE DOIS TURNOS FAZ COM QUE O TRABALHO NOTURNO NÃO SEJA INTERROMPIDO, RESULTANDO MAIOR PERMANÊNCIA DO EMPREGADO NO SERVIÇO SEM NECESSIDADE PORQUE O HORÁRIO CORRIDO DE 22 HORAS ÀS 6 HORAS NA NOSSA LINHA É PERFEITAMENTE SUPORTADO E MESMO DESEJADO.

O INTERVALO DE 14 HORAS ENTRE 2 JORNADAS DE TRABALHO OBRIGA A COMPANHIA A MANTER INULTIMENTE MAIS UM EMPREGADO NOS POSTOS TELEGRÁFICOS ONDE O ÚNICO SERVIÇO É A CIRCULAÇÃO DE TRENS; ÊSTES POSTOS SÃO GUARNECIDOS POR 4 CABINEIROS QUANDO BASTAVAM 3; O 4º CABINEIRO TRABALHA APENAS 1 HORA POR DIA, NADA TENDO QUE FAZER NAS 7 HORAS RESTANTES.

AS CONDIÇÕES DE TRABALHO NAS CABINAS REALMENTE DE TRÁFEGO INTENSO COMO AS DA CENTRAL DO BRASIL NAS ESTAÇÕES DOS SUBURBIOS TALVÉZ TENHAM INSPIRADO O LEGISLADOR, MAS AS CONDIÇÕES NOSSAS SÃO DIVERSAS POIS AS CABINAS DÃO PASSAGEM A CERCA DE 17 TRENS NO PERIODO DE 8 HORAS DE SERVIÇO OU EM MÉDIA, 1 TREM DE 1/2 EM 1/2 HORA. É VERDADE QUE A CLASSIFICAÇÃO DOS SERVIÇOS CABE AO DEPARTAMENTO NACIONAL DE ESTRADAS DE FERRO QUE, SOLICITADO POR NÓS, PODERÁ FAZER CLASSIFICAÇÃO ADEQUADA.

A COMPANHIA PAULISTA, PARA AS SUAS NECESSIDADES INTERNAS JÁ POSSUIA UMA CLASSIFICAÇÃO DAS ESTAÇÕES, OBTIDA COM O SEGUINTE CRITÉRIO:

CATALOGOU OS DIVERSOS SERVIÇOS: "NÚMERO DE BILHETES EMITIDOS", "VAGÕES CARREGADOS E DESCARREGADOS", "FATURAS EMITIDAS", "CONTAS DE FRETE EXTRAÍDAS", "RENDA", "NÚMERO DE TRENS", ETC., DANDO A CADA UM, UM COEFICIENTE.

A SOMA MÁXIMA DOS COEFICIENTES = 100; AS ESTAÇÕES CUJAS SOMAS DE COEFICIENTES ESTAVAM COMPREENDIDAS ENTRE 60 E 80 POR EXEMPLO, FORAM COLOCADAS NA 1ª. CLASSE; AS COMPREENDIDAS ENTRE 40 E 59 NA 2ª. CLASSE E ASSIM POR DIANTE, ATÉ A 6ª CLASSE.

ESTA CLASSIFICAÇÃO VISAVA A ORGANIZAÇÃO DO QUADRO DE PESSOAL, POSSIBILITANDO O AUMENTO DA CLASSE DE UMA ESTAÇÃO COM O FIM DE MELHOR REMUNERAR OS CHEFES.

COM A MUDANÇA APENAS DO CRITÉRIO DE POR EXEMPLO, AS ESTAÇÕES DE 2ª. CLASSE PASSAREM A FICAR COMPREENDIDAS ENTRE OS COEFICIENTES 30 E 59, TODAS AS ESTAÇÕES DE 3ª. CLASSE COM COEFICIENTES DE 30 A 39 PASSARIAM PARA A 2ª. CLASSE.

O DEPARTAMENTO NACIONAL DE ESTRADAS DE FERRO AO FAZER A CLASSIFICAÇÃO ORDENADA PELA CONSOLIDAÇÃO, BASEOU-SE, MAIS OU MENOS NA CLASSIFICAÇÃO DA PAULISTA, FEITA, COMO FOI DITO, COM OUTROS OBJETIVOS E DAÍ A ANOMALIA DE ESTAÇÕES NA REALIDADE DO INTERIOR FICAREM COM O HORÁRIO DE 8 HORAS, QUANDO DEVIAM FICAR COM HORÁRIO DILATADO COMO DETERMINA O ARTIGO 243 DA CONSOLIDAÇÃO.

UMA NOVA RECLASSIFICAÇÃO SE IMPÕE PORQUE TRARÁ VANTAGENS À COMPANHIA, AOS EMPREGADOS E À SOCIEDADE. SENDO PEQUENO O TRABALHO QUE LHES É CONFIADO, TORNAM-SE INDOLENTES E INCAPAZES DE PRODUZIR QUANDO DESTACADOS PARA ESTAÇÕES DE TRÁFEGO INTENSO.

INOVAÇÕES INTRODUZIDAS:

O SERVIÇO DE ENCOMENDAS A PAGAR, MODALIDADE QUE FOI

INTRODUZIDA PARA DETERMINADOS DESPACHOS E QUE HOJE ESTÁ GENERALIZADO, PREPONDERA SÔBRE A MODALIDADE DE DESPACHO COM FRETE PAGO; ORA, OS DESPACHOS DE ENCOMENDAS A PAGAR REQUEREM LANÇAMENTOS ESPECIAIS NO DESTINO E OBEDECEM AO MESMO SISTEMA DOS DESPACHOS DE MERCADORIAS, E EXIGEM MAIOR NÚMERO DE EMPREGADOS.

OUTRA INOVAÇÃO QUE PARECE SEM IMPORTÂNCIA É A SELAGEM DOS DOCUMENTOS QUE ALÉM DE CONSTITUIR UM ENTRAVE AOS TRANSPORTES, TOMA TEMPO DO EMPREGADO QUE PERDE 1 MINUTO OU MAIS PARA SELAR UM CONHECIMENTO.

POUCA PRODUÇÃO DO PESSOAL:

NÃO TEMOS DADOS CONCRETOS A RESPEITO MAS TODOS QUE ACOMPANHAM OS SERVIÇOS AFIRMAM QUE A PRODUÇÃO ATUAL É MUITO INFERIOR À PRODUÇÃO DO PASSADO; ÊSTE FENOMENO É GERAL E DIZEMOS BEM QUE É FRUTO DA ÉPOCA QUE ATRAVESSAMOS.

REMUNERAÇÃO DOS EMPREGADOS:

A COMPANHIA PAULISTA TEM ACOMPANHADO A ALTA DO CUSTO DE VIDA NÃO SÓ ELEVANDO OS ORDENADOS, COMO FAZENDO A REESTRUTURAÇÃO DOS QUADROS, AUMENTANDO O NÚMERO DE CARGOS MELHOR REMUNERADOS. OUTRA FINALIDADE DA COMPANHIA FOI RETRIBUIR EFICAZMENTE, OS SERVIÇOS DE RESPONSABILIDADE.

NAS NOSSAS ESTAÇÕES O CHEFE TRABALHAVA SÒMETE DURANTE O DIA, SENDO NO PERIODO NOTURNO OS SERVIÇOS DIRIGIDOS POR UM AUXILIAR DE CHEFE.

HOJE, DURANTE AS 24 HORAS DO DIA AS ESTAÇÕES SÃO DIRIGIDAS POR CHEFES DE ESTAÇÃO; ALIÁS, NÃO SÓ PORQUE A CIRCULAÇÃO DE TRENS, PRINCIPAL E QUASI ÚNICO SERVIÇO FEITO A NOITE, É CONSIDERADO O MAIS IMPORTANTE E DEVE SER EXECUTADO POR UM EMPREGADO COM A CATEGORIA DE CHEFE COMO TAMBÉM PORQUE NÃO FOMOS INSENSIVEIS A UMA OBSERVAÇÃO QUE NOS FOI FEITA POR UM AUXILIAR. "SOMOS CHAMADOS PLANTÕES DE CHEFE MAS NÃO RECEBEMOS ORDENADOS CORRESPONDENTE A ÊSSE CARGO".

ESTÃO MECANISADOS OS SERVIÇOS DE CARGA E DESCARGA DE CAFÉ NOS ARMAZENS REGULADORES, COM ÓTIMO RESULTADO: 6 HOMENS EM 8 HORAS DE TRABALHO, COM ELEVADORES ACIONADOS A ELETRICIDADE DESCARREGAM E EMPILHAM 3 500 SACOS DE CAFÉ.

NAS ESTAÇÕES NADA TEMOS MECANIZADO; NOS NOSSOS PATIOS TAMBÉM NÃO, PORQUE OS CARREGAMENTOS E AS DESCARGAS SÃO FEITAS PELAS PARTES. TENTAMOS NAS BALDEAÇÕES O USO DE AUTO — TRUQUES MOVIDOS A GAZOLINA E A ACUMULADORES EM SUBSTITUIÇÃO AOS CARRINHOS DE MÃO, MAS, SEM RESULTADO. OS DESARRANJOS ERAM FREQUENTES, MAS A CAUSA PRINCIPAL FOI A POUCA FLEXIBILIDADE QUE OFERECIAM, NÃO PODENDO SER CONDUZIDOS COM DESENVOLTURA E RAPIDEZ PELO ARMAZEM, POR ENTRE AS QUADRAS CHEIAS DE MERCADORIAS DEPOSITADAS. A MECANIZAÇÃO SE PRESTA MAIS PARA CARGAS HOMEGÊNEAS, NÃO SERVINDO PARA MANUSEIO DAS MERCADORIAS DE IMPORTAÇÃO QUE SÃO AS MAIS VARIADAS: CAIXAS, CAIXOTES, AMARRADOS, ETC.

NOS GRANDE ESCRITÓRIOS DOS ARMAZENS USAMOS MÁQUINAS DE CÁLCULO COM ÓTIMO RESULTADO.

PARA FATURAMENTO TEMOS APENAS 4 MÁQUINAS; NÃO DERAM RESULTADO SATISFATÓRIO PORQUE COMETEMOS O GRAVE ERRO DE CONFIÁ LAS A ESCRITURÁRIOS NÃO DATILOGRÁFOS; OBTIVEMOS APENAS A CLAREZA NOS DOCUMENTOS FATURADOS.

A ADOÇÃO DESTAS MÁQUINAS É, ENTRETANTO, ACONSELHÁVEL.

A PAULISTA POSSUE CABINAS DE SINAIS NAS ESTAÇÕES DE JUNDIAÍ A RINCÃO E DE ITIRAPINA A PEDERNEIRAS, MAS A INTENSIDADE DE TRÁFEGO É TÃO GRANDE QUE JÁ SE TORNA NECESSÁRIA A INSTALAÇÃO DO BLOQUEIO AUTOMÁTICO.

É VERDADE QUE NA LINHA SINGELA DE CAMPINAS A ITIRAPINA JÁ CIRCULAM 50 TRENS POR DIA COM A MAIOR SEGURANÇA, MAS ÊSTE EXITO É DEVIDO MUITO MAIS À DISCIPLINA DO PESSOAL QUE A COMPANHIA VEM MANTENDO HÁ DEZENAS DE ANOS, DO QUE ÀS APARELHAGENS EXISTENTES. MAS, COM O ADVENTO DE EMPREGADOS NOVOS IMBUIDOS DO ESPÍRITO DA ÉPOCA, ISTO É, MAIS CONSCIO DOS SEUS DIREITOS DO

QUE DOS SEUS DEVERES, É INDISPENSÁVEL À COMPANHIA O ESTABELECIMENTO DO BLOQUEIO AUTOMÁTICO.

JÁ RECEBEU A COMPANHIA A APARELHAGEM DO BLOQUEIO AUTOMÁTICO PARA O TRECHO DE LINHA DUPLA DE JUNDIAÍ A CAMPINAS, E SE ACHA EM ESTUDOS O ESTABELECIMENTO DO BLOQUEIO AUTOMÁTICO E C.T.C. PARA O TRECHO DE CAMPINAS A RINCÃO E ITIRAPINA A BAURU, NO TOTAL DE 400 KM DE LINHA. O ORÇAMENTO DESTAS OBRAS - MATERIAIS IMPORTADOS - MÃO DE OBRA E AUMENTOS DE ALGUNS DESVIOS, ANDA EM CERCA DE Cr$ 80.000.000,00. HÁ DIFICULDADE NA OBTENSÃO DESTE CAPITAL. APESAR DE DAR O DIVIDENDO DE 8%, A COMPANHIA ESTÁ COM AS AÇÕES COTADAS A Cr$ 160,00 OU 80% DO SEU VALOR NOMINAL, NÃO LHE SENDO POSSÍVEL CHAMADA DE CAPITAL.

EMPRESTIMO A CURTO PRAZO NÃO LHE É POSSÍVEL RESGATAR, MESMO LANÇANDO MÃO DOS FUNDOS DE RENOVAÇÃO E MELHORAMENTOS PORQUE A COMPANHIA OS DESTINA TAMBÉM A OUTROS FINS IGUALMENTE NECESSÁRIOS, COMO AQUISIÇÃO DE VAGÕES, LOCOMOTIVAS, MELHORAMENTOS DA LINHA ETC.

A SOLUÇÃO É O FINANCIAMENTO A PRAZO DILATADO.

A INSTALAÇÃO DO C.T.C. TRARÁ ECONÔMIAS QUE AMORTIZARÃO O CAPITAL EMPATADO EM 20 ANOS, PORQUE SERÁ REDUZIDO O PESSOAL DAS ESTAÇÕES COM A SUPRESSÃO DAS CABINAS DE QUASI TODAS AS ESTAÇÕES, E NAS ESTAÇÕES ONDE AS CABINAS PERMANECEREM, SÓ SERÃO GUARNECIDAS POR CABINEIROS POR OCASIÃO DAS MANOBRAS.

NA SUA ZONA DE TRÁFEGO INTENSO, AS INSTALAÇÕES SÃO IMPERFEITAS; SE POSSUIMOS ARMAZENS AMPLOS, DUAS E EM ALGUMAS ESTAÇÕES 3 LINHAS PARA CIRCULAÇÃO DOS TRENS, OS DESVIOS DE MANOBRAS SÃO INSUFICIENTES E AS LOCALISAÇÕES DOS ARMAZENS, PÁTIOS E DESVIOS PARTICULARES DEFEITUOSOS POIS SE ACHAM SITUADOS DE AMBOS OS LADOS DAS LINHAS DE CIRCULAÇÃO; QUALQUER MANOBRA PARA PASSAR DE UM PARA OUTRO LADO É DEMORADA PORQUE SÓ É REALIZADA NOS INTERVALOS DOS TRENS.

O TREM QUE FAZ O SERVIÇO DAS ESTAÇÕES INTERMEDIÁRIAS DE CAMPINAS A RIO CLARO, NUM PERCURSO DE 90 QUILÔMETROS GASTA

CERCA DE 20 HORAS.

OS GRANDE PÁTIOS SE RESSENTEM DA FALTA DE DESVIOS PELO MOVIMENTO CRESCENTE DOS TRANSPORTES.

AS ATUAIS DEFICIÊNCIAS, CONHECIDAS COMO SÃO, ESTÃO SENDO SANADAS PAULATINAMENTE.

A MECANISAÇÃO E MELHORAMENTOS DAS INSTALAÇÕES VISA NÃO SÒMENTE A REDUÇÃO DAS DESPESAS MAS TAMBÉM A PERFEIÇÃO DOS TRANSPORTES, HOJE INDISPENSÁVEL PARA O COMBATE À CONCORRÊNCIA.

NA IMPOSSIBILIDADE DE REALISÁ-LOS IMEDIATAMENTE, PRECISAMOS, COM OS RECURSOS ATUAIS, OBTER MAIOR RAPIDEZ NOS TRANSPORTES COM O ABANDONO DOS METODOS AINDA DO TEMPO EM QUE AS ESTRADAS DE FERRO TINHAM O MONOPÓLIO DOS TRANSPORTES.

VIMOS ASSIM AGINDO E NO MOMENTO NOS OCUPAMOS COM NOVA ESCALA DE CARREGAMENTO DE VAGÕES E SEU RÁPIDO ENCAMINHAMENTO.

AS ORDENS A RESPEITO JÁ NÃO SATISFAZEM; VERIFICAMOS TEREM SIDO RETIRADOS DO TREM EM UMA ESTAÇÃO INTERMEDIÁRIA 5 VAGÕES PORQUE CADA UM TRAZIA DESCARGA DE 1 500 QUILOS E A ORDEM PARA A DESCARGA EM TRÂNSITO ESTABELECE O MÁXIMO DE 1 000 QUILOS.

DIVIDIMOS AS ESTAÇÕES EM ZONAS E ESTABELECEMOS VAGÕES DIRETOS PARA CADA ZONA.

A GRANDE CORRENTE DE TRÁFEGO SE DÁ ENTRE A CAPITAL E O INTERIOR.

COMBINAMOS COM A E.F.S.J. AS ZONAS PARA OS VAGÕES DIRETOS; A C.P. RECEBE DA E.F.S.J. VAGÕES DIRETOS PARA 25 DESTINOS E A C.P ENTREGA À S.J. VAGÕES DIRETOS PARA 13 DESTINOS.

Ao longo da nossa linha estabelecemos pontos de acerto, onde um vagão é desdobrado em 2 ou 3 destinados às estações intermediárias.

Êste aperfeiçoamento, cuja execução integral ainda não está ultimada, vigora, entretanto, desde já para os vagões de Pari às grandes baldeações de Campinas (para a Cia.Mogiana), Triagem (para a N.O.B. e recebidas a despacho hoje em Pari nos são entregues no mesmo dia, são transportadas durante a noite e no dia seguinte já estão sendo baldeadas para a bitola de 1 metro.

A execução integral do plano permitirá que ganhem no percurso os transportes regionais tanto em lotação como em pequenas expedições, porque prevê para as pequenas expedições o prazo de 8 dias de Colômbia a Tupã que são os pontos mais afastados da linha e apesar de atravessarem os pátios de manobra e os acertos de Barretos, Bebedouro, Rincão, Itirapina e Triagem. A rapidez acarreta a perfeição do transporte, pois quanto menores forem as paradas e o manuseio dos vagões e das expedições, tanto menores as ocasiões para violação, subtração, engano ou retardamento no encaminhamento.

Os fatores rapidez e perfeição são as principais armas de combate à concorrência, pois de nada vale o preço menor se os transportes forêm demorados e imperfeitos.

Achamos que os trens de passageiros, principalmente, os grandes trens devem ser rápidos, diretos e não devem fazer o serviço de encomendas; os tempos de percurso devem ser reduzido, bem como reduzidas ao mínimo as paradas nas estações.

Talvez nas outras estradas as condições sejam diversas da Paulista e não convenha a adoção do critério da C.P.

Estamos adotando trens mixtos, sòmente nos ramais de pequeno movimento chamados deficitários no Temário; na linha tronco e nos grandes ramais absolutamente não.

Os trens mixtos com velocidade reduzida ocupam a linha, não podem ter a lotação da locomotiva aproveitada pois devem ser curtos para o carro de passageiros parar na plataforma das estações.

O serviço de encomendas deve ser feito em trens especiais no tronco e nos grandes ramais e nos trens mixtos nos ramais de pequeno movimento.

A C.P., de acôrdo com a E.F.S.J., já tem trens especiais de encomendas há mais de um ano com pleno sucesso; as encomendas entregues à E.F.S.J. em São Paulo até 18 horas alcançam os pontos mais distantes da nossa linha ao cabo de 24 horas.

Na Companhia Paulista, no ano passado, a receita do tráfego "passageiros e encomendas" foi 34% da receita total.

Não vemos vantagem nos trens de carga leves para a obtenção de maior velocidade; pensamos que os trens com pêso normal comprindo os horários satisfarão. Entendemos que a rapidez não deve versar sòmente no percurso do trem mas em todas as operações ligadas ao transporte como carga, descarga, manobra etc.

Serviço de Reclamações. As liquidações que eram muito demoradas já melhoraram embora muito tenhamos a fazer na aceleração dos pagamentos por faltas e avarias.

Como não é possível um salto para a perfeição, estamos nos organizando para que as liquidações sejam feitas dentro do prazo estipulado pelo Regulamento Geral de Transportes-30 dias para cada estrada (artigo 111).

O prezado colega da Viação Férrea referiu-se aos furtos na sua Estrada consolá-lo dizendo que na C.P. também os há.

O PÚBLICO COM FACILIDADE E SEM MAIORES INDAGAÇÕES AQUSA AS ESTRADAS PELOS FURTOS E VIOLAÇÕES, MAS NÓS SABEMOS QUE ELES SE DÃO NAS CASAS EXPEDIDORAS E NO TRAJETO DESTAS À ESTAÇÃO. NÃO QUEREMOS DIZER COM ISTO QUE NAS ESTRADAS TAMBÉM NÃO SE VERIFIQUEM ESSAS IRREGULARIDADES.

NOS ESTADOS UNIDOS AS FALTAS DEVIDAS A TODAS AS CAUSAS, ACIDENTES, INCÊNDIO, FURTOS ETC., JÁ ULTRAPASSARAM O VALOR DE 130 MILHÕES DE DOLARES POR ANO. NÃO PODEMOS DIZER SE ISTO É MUITO OU POUCO; PARA NÓS É UMA IMPORTÂNCIA FABULOSA.

NA INGLATERRA, SEGUNDO NOS CONSTA, AS ESTRADAS DE FERRO EM 1939 DISPENDERAM COM FALTAS 245 000 LIBRAS AO PASSO QUE EM 1945 DOIS MILHÕES E MEIO DE LIBRAS; OS COMENTÁRIOS DIZEM QUE ÊSTE ACRÉSCIMO É DEVIDO À MÁ EMBALAGEM E TAMBÉM À ÉPOCA DE DIFICULDADES QUE O POVO ATRAVESSA.

NA C.P. AS FALTAS QUE EM 1943 MONTARAM A 150.000 CRUZEIROS, CHEGARAM A CERCA DE 3 MILHÕES EM 1947.

O SISTEMA DE TARIFAÇÃO ATUAL COMPORTA UMA REMODELAÇÃO NOS MOLDES CONTIDOS NO TEMÁRIO BASEADO NO VALOR VENAL DA MERCADORIA OU ENTÃO NOS MOLDES ADOTADOS PELAS ESTRADAS DE FERRO DA FRANÇA QUE, ABANDONANDO O VALOR VENAL DA MERCADORIA, BASEARAM O SISTEMA TARIFÁRIO NO PREÇO DO CUSTO DO TRANSPORTE, OBSERVANDO OS SEGUINTES PRINCÍPIOS GERAIS: AS ESTRADAS DE FERRO NÃO DEVEM NUNCA TRANSPORTAR A UM PREÇO INFERIOR AO CUSTO PARCIAL DOS TRANSPORTES - TODAS AS MERCADORIAS, MESMO AS MAIS CARAS, DEVEM SER BENEFICIADAS COM AS VANTAGENS QUE O CARATER ECONOMICO DO TRANSPORTE PELO TRILHO OFERECE; - CADA MERCADORIA DEVE SER CLASSIFICADA SEGUNDO A CAPACIDADE DE LOTAR O VAGÃO QUANDO CORRETAMENTE CARREGADO, SENDO-LHE ATRIBUIDA A TARIFA EM FUNÇÃO DO CUSTO MÉDIO DE TRANSPORTE; PARA OS DESPACHOS DE PÊSOS MENORES QUE NÃO ALCANÇAREM A LOTAÇÃO DO VAGÃO SERÃO ATRIBUIDAS TARIFAS DE ACÔRDO COM OS PREÇOS DE CUSTO CORRESPONDENTES AOS PÊSOS; - RESPEITADAS AS DISPOSIÇÕES ANTERIORES, LEVAR EM CONSIDERAÇÃO SITUAÇÕES ANTIGAS E RESPEITAVEIS, MANTENDO UMA CERTA CONTINUIDADE COM A ANTIGA TARIFAÇÃO.

ÊSTE CRITÉRIO É MUITO ATRAENTE, POIS SABIDO É QUE O CUSTO DO TRANSPORTE DE UMA MERCADORIA DE DENSIDADE FRACA É MA

IOR QUE O CUSTO DE UMA MERCADORIA MAIS DENSA; ENTRETANTO, O SEU ESTABELECIMENTO DEMANDA PESQUISAS DEMORADAS.

MAS, DENTRO DO NOSSO SISTEMA FERROVIÁRIO MUITA COISA SE PODERÁ FAZER EM BENEFÍCIO DA RECONQUISTA DE TRÁFEGO E AUMENTO DE RECEITA.

AS MERCADORIAS DAS TABELAS C.1 A C.5, MERCADORIAS NOBRES SÃO AS QUE SE EVADEM DAS ESTRADAS DE FERRO, PELAS ELEVADAS TARIFAS; OS CAMINHÕES SE PAGAM NO TRANSPORTE DE IDA COM LUCROS E NO RETÔRNO SE CONTENTAM ATÉ COM O TRANSPORTE DE TELHAS, SUFICIENTE APENAS PARA AS DESPESAS DA VIAGEM.

COM BASE NO CUSTO PARCIAL SERÁ POSSÍVEL O ESTABELECIMENTO DE TARIFAS MAIS MÓDICAS E CAPAZES DE ENFRENTAR A CONCORRÊNCIA. NA COMPANHIA PAULISTA, NO ANO PASSADO, AS MERCADORIAS DAS TABELAS C.1 A C.5 RENDERAM CERCA DE 40 MILHÕES DE CRUZEIROS EM 390 MILHÕES, CONSTITUINDO UMA PARCELA PEQUENA DA RENDA TOTAL.

ESTABELECIDAS TARIFAS MENORES, A TONELAGEM TRANSPORTADA AUMENTARIA E TRARIA AUMENTO DA RECEITA.

DESEJAMOS RELATAR DE RELANCE ALGUMAS DIFICULDADES SOBRE A CLASSIFICAÇÃO DE PEQUENA EXPEDIÇÃO E LOTAÇÃO. ANTES DE ENTRAR EM VIGOR NAS ESTRADAS DE SÃO PAULO A PAUTA C.G.T.3 AS MERCADORIAS OU ERAM DE PÁTIO OU DE ARMAZEM, AS DE PÁTIO ERAM CARREGADAS EM VAGÕES REQUISITADOS PELAS PARTES E AS DEMAIS APRESENTADAS AOS ARMAZENS. A PAUTA C.G.T. ESTENDEU A PEQUENA EXPEDIÇÃO E A LOTAÇÃO A TODAS AS MERCADORIAS, DEFININDO QUE A LOTAÇÃO SE APLICA AO VAGÃO REQUISITADO PELA PARTE.

EM CONSEQUÊNCIA, MUITAS PARTIDAS DE MILHO E ARROZ PAGARAM COMO PEQUENA EXPEDIÇÃO, APESAR DAS FATURAS TEREM SIDO DE 300 SACOS; O PÚBLICO IGNORANDO O NOVO REGIMEM, NÃO REQUISITA VAGÃO, TRÁZ A CARGA AO ARMAZEM E O DESPACHO É FATURADO NA TABELA C.8 EM VEZ DA C.9.

APONTANDO ÊSTES FATOS FAZEMOS A DEFESA DO PÚBLICO, MAS AS ESTRADAS PODERÃO SER BENEFICIADAS COM A ORGANIZAÇÃO DE TARIFAS PARA 10,20,30 E 40 TONELADAS, MESMO QUANDO APRESENTADAS, AO ARMAZEM.

PREVALECE, ENTRETANTO, A CLASSIFICAÇÃO EM PEQUENA EXPEDIÇÃO PARA 300 SACOS APRESENTADOS AO ARMAZEM.

Dr. EDMUNDO B. PIRAJÁ - NA SUB-CONTADORIA, EM SÃO PAULO, TENHO AUTORIZADO, DIVERSAS VEZES, A CLASSIFICAÇÃO DE DESPACHOS PELA TARIFA DE LOTAÇÃO, DESDE QUE SE TRATE DE GRANDES EXPEDIÇÕES PORQUE, REALMENTE, NÃO HÁ RAZÃO PARA QUE, EM SE TRATANDO DE DESPACHOS DE 300 SACOS DE 60 KG, POR EXEMPLO, PAGUEM COMO PEQUENA EXPEDIÇÃO, SÓ PORQUE NÃO SE FEZ A REQUISIÇÃO DO VAGÃO. FOI ESSA UMA RESOLUÇÃO QUE TOMAMOS, ULTIMAMENTE, NA REUNIÃO DOS CONTADORES E QUE EU TENHO FEITO CUMPRIR.

Dr. HUMBERTO S. DE CAMARGO -BEM, MAS NÃO É UMA MEDIDA OFICIAL E É VERDADE QUE NOS MESMOS FOMOS OBRIGADOS A ASSIM PROCEDER, POR EXEMPLO; HÁ 2 ANOS QUANDO A SAFRA DO MILHO FOI ENORME E A PAULISTA TEVE GRANDE FALTA DE VAGÕES, PERMITIMOS QUE OS INTERESSADOS TROUXESSEM O MILHO AOS ARMAZENS PARA SEREM DEPOIS CARREGADOS E FATURADOS PELA TABELA C.9; TEMOS PERMITIDO QUE O AÇÚCAR DAS USINAS SEJA ENTREGUE AO ARMAZEM E CLASSIFICADO NA TABELA C.6 COM 20%, QUANDO EM PARTIDAS DE 200 SACOS OU 12 000 QUILOS QUE É A LOTAÇÃO DO NOSSO MENOR VAGÃO DE BITOLA DE 1M60.

Dr. FELICIANO DE SOUZA AGUIAR: AQUI NAS ESTRADAS FILIADAS À CONTADORIA DO RIO DE JANEIRO, DESDE A FUNDAÇÃO DA CONTADORIA, SEMPRE ADOTARAM O REGIME DE LOTAÇÃO DESDE QUE O VAGÃO SEJA LOTADO EM PÊSO OU VOLUME. NUNCA SE APLICOU PARA UMA EXPEDIÇÃO DE 300 SACOS A TARIFA DE PEQUENA EXPEDIÇÃO. ISTO SE VERIFICA QUANDO, DE FATO, SE TRATA DE PEQUENOS DESPACHOS.

Dr. HUMBERTO S. DE CAMARGO: MAS, NÓS SEGUIMOS A PAUTA E A PAUTA DIZ QUE A CONDIÇÃO DE VAGÃO LOTADO É DE SER O VAGÃO REQUISITADO.

Dr. EDMUNDO B. PIRAJÁ: DEVO ESCLARECER QUE A DIFICULDADE EXISTIU PORQUE, NO PERIODO DE REDESPACHO EM ROOSEVELT, ISTO É, DE TRÁFEGO DIRETO, ERA CONSIDERADA COMO LOTAÇÃO TODA A EXPEDIÇÃO QUE PASSASSE NO ENTRONCAMENTO COM 10 OU MAIS TONELADAS. BASEADO NISTO, CONSIDEREI, LÁ EM SÃO PAULO, TAMBÉM UMA COISA SEMELHANTE NO TRÁFEGO MÚTUO.

Dr. ODIR DIAS DA COSTA: SENHOR PRESIDENTE. PEÇO TAMBÉM PERMISSÃO PARA DAR A MINHA CONTRIBUIÇÃO A RESPEITO.

ESSA DELIBERAÇÃO DA REUNIÃO DE CONTADORES, A QUE O DR PIRAJÁ SE REFERE, EU DEVO DIZER QUE A APLIQUEI, TENDO SIDO EU QUEM LEVANTOU O CASO JUSTAMENTE NA ÉPOCA DA SAFRA DO MILHO A QUE SE REFERE O DR. HUMBERTO CAMARGO, E O CASO É SIMPLESMENTE, RESOLVIDO DE FORMA AINDA MAIS SIMPLES. CONSIDERO NÃO SER PRECISO QUE O CLIENTE REQUESITE O VAGÃO. BASTA QUE ELE APRESENTE, A DESPACHO O NÚMERO DE SACOS QUE ENCHA O VAGÃO DE MENOR CAPACIDADE E A COISA SE TORNA A MAIS SIMPLES DO MUNDO. TODOS NÓS SABEMOS QUE HÁ DIVERGÊNCIA DE LOTAÇÃO DE VAGÕES EM DIVERSAS ESTRADAS, MAS ISSO NÃO TEM A MENOR DÚVIDA. NA MINHA ESTRADA, DESDE O MOMENTO QUE O CIDADÃO APRESENTA 300 OU 400 SACOS, O QUE CORRESPONDE À CAPACIDADE DO VAGÃO DE 18 TONELADAS, É EVIDENTE QUE SE TRATA DE CARREGAMENTO EM VAGÃO LOTADO EM PESO E EM VOLUME E NESSAS CONDIÇÕES NÃO HÁ COMO FUGIR À APLICAÇÃO DA TARIFA MAIS BAIXA, DE LOTAÇÃO COMPLETA E SE A ESTRADA, POR SUA CONVENIÊNCIA, FORNECER VAGÃO MAIOR, ISTO CORRERÁ POR SUA CONTA.

Dr. HUMBERTO S. DE CAMARGO: - MAS, ESSA CONVENIÊNCIA É QUASI UMA NECESSIDADE E É POR ISSO QUE ACHAMOS INTELIGENTE A TARIFAÇÃO DAS ESTRADAS DE FERRO DA FRANÇA, FAZENDO SUB-TABELAS PARA VÁRIOS PÊSOS; PARA NÓS, POR EXEMPLO, A PEQUENA EXPEDIÇÃO SE APLICARIA AOS PÊSOS ABAIXO DE 10 TONELADAS, E PARA OS PÊSOS ENTRE 10 E 40 TONELADAS OU MESMO 30 TONELADAS, SUB-TABELAS COMPREENDIDAS ENTRE AS TABELAS DE PEQUENA EXPEDIÇÃO E LOTAÇÃO.

TANTO AS ESTRADAS COMO O PÚBLICO SERIAM BENEFICIADOS. AS DIFERENÇAS ENTRE AS TABELAS DE PEQUENA EXPEDIÇÃO E DE LOTAÇÃO PARA MUITAS MERCADORIAS SÃO PEQUENAS; SERIA NECESSÁRIO UMA DIFERENÇA MAIOR PARA QUE FOSSE POSSÍVEL O ESTABELECIMENTO, DE SUB-TABELAS ENTRE A PEQUENA EXPEDIÇÃO E A LOTAÇÃO MÁXIMA.

FALAMOS NA REDUÇÃO QUE AS ESTRADAS DEVERÃO FAZER NAS TABELAS C.1 A C.5; ESTA REDUÇÃO DEVE SER TAL QUE PERMITA UMA COORDENAÇÃO COM O TRANSPORTE URBANO COM O ACRÉSCIMO DO FRETE FERROVIÁRIO DE UMA TAXA PARA A COLETA E ENTREGA-TRANSPORTE DE PORTA A PORTA.

OS RODOVIÁRIOS DAS ESTRADAS DE FERRO OUTRA COISA NÃO ESTÃO FAZENDO SINÃO ISTO.

O TRANSPORTE URBANO SERIA FEITO PELA ESTRADA OU POR EMPREZAS LOCAIS; SOMOS DE OPINIÃO QUE DEVE SER FEITO PELAS EMPREZAS LOCAIS, SEMPRE QUE POSSÍVEL.

SERIA UMA COORDENAÇÃO ADMIRAVEL DE TRANSPORTE POIS TORNARIAMOS AS EMPREZAS DE TRANSPORTES NOSSAS COLABORADORAS E NÃO CONCORRENTES.

HÁ 2 MESES ESTAMOS ENSAIANDO ESTA COORDENAÇÃO.

A CONVITE DA E.F.S. JUNDIAÍ, ESTAMOS FAZENDO O SERVIÇO DE COLETA E ENTREGA EM SÃO PAULO E SANTOS, EM SUBSTITUIÇÃO À COMPANHIA GERAL DE TRANSPORTES. CONFIAMOS ÊSTES SERVIÇOS A 4 EMPREZAS DE TRANSPORTES QUE OS ESTÃO DESEMPENHANDO COM A MAIOR PERFEIÇÃO.

COM A SAÍDA DA C.G.T. FICOU O SERVIÇO DE PORTA A PORTA ENTRE A C.P.T. E A E.F.S.J. INTERROMPIDO POR 5 DIAS E POR CAUSA DÊSTE COLAPSO, QUANDO REINICIADO POR NÓS, A TONELAGEM COLETADA E ENTREGUE FOI PEQUENA E EM CONSEQUÊNCIA O CUSTO DA TONELADA NO MÊS DE JUNHO FOI ELEVADO Cr$ 120,00; EM JULHO, DEVIDO A MAIOR TONELAGEM COLETADA E ENTREGUE, O CUSTO BAIXOU A Cr$ 80,00, E ACREDITAMOS QUE CHEGARÁ A Cr$ 50,00.

O SERVIÇO DE COLETA E ENTREGA É CARO, PRINCIPALMENTE PELO TRANSPORTE DE PEQUENOS VOLUMES. É UM SERVIÇO ESTRANHO ÀS ESTRADAS DE FERRO E FAMILIAR ÀS EMPREZAS DE TRANSPORTES QUE PODERÃO FAZE-LO EM MELHORES CONDIÇÕES.

O Dr. Odir que já há mais tempo trabalha neste serviço, poderá confirmar quão penoso e custoso é a busca de 50 quilos aqui - 200 quilos acolá de carga.

Só deverão ficar a cargo das Estradas de Ferro os serviços rodoviários, onde as Emprezas locais não os puderem fazer.

Temos dito Senhor Presidente.

Dr. ARTHUR CASTILHO: MUITO AGRADEÇO AO DR, HUMBERTO S. DE CAMARGO A SUA COLABORAÇÃO.

COMO EU PREVIA FOI DE EXCELENTE PRECISÃO, PELO LADO PRÁTICO, POSITIVO DE TODAS AS SUAS OBSERVAÇÕES, E PELA SINCERIDADE COMO EXPÔS AS DEFICIÊNCIAS DA COMPANHIA PAULISTA EM CERTOS ASPECTOS. TOMEI NOTA DE ALGUMAS PASSAGENS DO SEU MAGNIFICO TRABALHO. UM DOS PONTOS QUE ME CHAMOU A ATENÇÃO, FOI O SURGIMENTO DE UMA NOVA MODALIDADE DE TRÁFEGO DE ENCOMENDA A PAGAR. TENHO A IMPRESSÃO DE QUE ISSO RESULTA TALVEZ DO DESEJO DO EMBARCADOR DE OBTER RAPIDEZ NO TRANSPORTE.

OUTRO ASSUNTO QUE S.S. FOCALIZOU COM MUITA PRECISÃO, E MOSTROU GRANDE INCONVENIENTE, É A QUESTÃO DA SELAGEM DOS DOCUMENTOS, TAMBÉM É UM ASSUNTO QUE TEM ATRAPALHADO EXTRAORDINARIAMENTE AS E.F., E TEMOS PROCURADO ALIÁS SEM SUCESSO, AQUI NA CONTADORIA E DENTRO DO DEPARTAMENTO, EVITAR ESSA EXIGÊNCIA QUE FOI CRIADA HÁ POUCOS ANOS. EM TODO O CASO VAMOS INSISTIR NESSA FINALIDADE PORQUE É UM ONUS QUE REALMENTE ESTÁ ENCARECENDO O CUSTO UNITÁRIO DO TRANSPORTE.

O DR. HUMBERTO S. DE CAMARGO CHAMOU A ATENÇÃO, COM JUSTA RAZÃO, SOBRE A SENSIVEL DIMINUIÇÃO DA PRODUÇÃO PER CAPITA, NÃO SEI BEM A QUE SE POSSA ATRIBUIR COM JUSTIÇA ESSE FENÔMENO, MAS O QUE É FATO É QUE EM TODA A PARTE ESTÁ SE NOTANDO ESTA GRANDE DIFICULDADE QUE VEM SE JUNTAR A VÁRIAS OUTRAS SURGIDAS COM AS EXIGÊNCIAS DA LEGISLAÇÃO TRABALHISTA. EM FAZENDO ESSE REPARO, NÃO ME INSURJO CONTRA AS LEIS TRABALHISTAS NO SEU SENTIDO BENÉFICO, REAL E POSITIVO QUE DEVE SER DE ASSISTÊNCIA AO TRABALHADOR; ACHO UM ASPECTO MUITO JUSTO. MAS HÁ TODAVIA DEFICIÊNCIAS, QUE PRECISAMOS ELIMINAR, ABUSOS QUE TEMOS QUE CORRIGIR.

UMA DAS SITUAÇÕES DIFICILLIMAS PARA AS COMPANHIAS PARTICULARES DE QUE NÃO SOFREM AS E.F. DE ADMINISTRAÇÃO PÚBLICA, É ESSA DA QUESTÃO DA CLASSIFICAÇÃO DAS ESTAÇÕES DE PRINCIPAIS E DE INTERIOR CONFORME O DR.CAMARGO TEVE OCASIÃO DE RESSALTAR. FOI DADA A TAREFA AO DEPARTAMENTO NACIONAL DE ESTRADAS DE FERRO DE FAZER A CLASSIFICAÇÃO PARA O CUMPRIMENTO DA LEI TRABALHISTA; NÃO SÓ OS DADOS DISPONÍVEIS COMO AS EXIGÊNCIAS DA LEI, DETERMINARAM UM TRABALHO SEM UMA INDISPENSÁVEL PRECISÃO. NA COMPANHIA PAULISTA ESSA SITUAÇÃO TORNOU-SE EM MUITOS ASPEC-

TOS INJUSTA E NÓS TEMOS PROCURADO CORRIGIR; MAS AINDA NÃO FOI DE TUDO POSSÍVEL, EM FACE DOS IMPERATIVOS DA LEI.

A SITUAÇÃO AINDA ERA MUITO MAIS COMPLICADA NA SÃO PAULO RAILWAY, HOJE DESAPARECE ESSE PROBLEMA DEVIDO A ENCAMPAÇÃO.

NOTEI COM PRAZER A OBSERVAÇÃO DO DR. CAMARGO SÔBRE A MECANIZAÇÃO DO SERVIÇO EM TRIAGEM ONDE SE VERIFICOU QUE EM MEIA HORA SE FAZIA A BALDEAÇÃO DE UM VAGÃO QUE ANTIGAMENTE SE FAZIA NUM DIA INTEIRO DE TRABALHO. A NOSSA ASPIRAÇÃO DE MECANIZAÇÃO FICA ASSIM JUSTIFICADA COM OS RESULTADOS CONCRETOS, BENEFICOS. VIMOS AINDA QUE NA QUESTÃO DOS ARMAZENS O DR.CAMARGO MOSTROU QUE EM 6 HORAS DE TRABALHO FOI POSSÍVEL A MOVIMENTAÇÃO DE 570 TONELADAS. SEI BEM QUE ESSA QUESTÃO DE MECANIZAÇÃO DE SERVIÇOS DE PÁTIOS E DE ARMAZENS, É DE INICIO EXTREMAMENTE DIFICIL, EXIGINDO GRANDE CAPITAL. O DR. CAMARGO MOSTROU AS MAIORES NECESSIDADES DA PAULISTA RECLAMANDO EXIGÊNCIAS DE CAPITAL E NÃO PODEM SER ADOTADAS APESAR DE TODO O CRÉDITO TODAS AS DISPONIBILIDADES FINANCEIRAS QUE TEM A PAULISTA; NÃO PODEM SER ATENDIDAS DE IMEDIATO POR UMA IMPOSSIBILIDADE DE CHAMADA DE NOVOS CAPITAIS E POR UMA DIFICULDADE DE OBTENÇÃO DE EMPRESTIMO EM CONDIÇÕES ECONÔMICAS FINANCEIRAS FAVORÁVEIS.

EXATAMENTE ISSO QUE NÓS PREVIAMOS QUANDO FIZEMOS O TRABALHO QUE APRESENTAMOS À COMISSÃO DE PLANEJAMENTO ECONÔMICO. NÓS DIZIAMOS EM 1945 O SEGUINTE ENTRE OUTRAS COISAS:

A IDÉIA FUNDAMENTAL DA COMISSÃO É QUE A EXECUÇÃO DO PROGRAMA(DO NOSSO PROGRAMA DE 8 MILHÕES DE CONTOS DE RÉIS NAQUELA ÉPOCA) SÓ PODERÁ SER ECONOMICAMENTE FEITA MEDIANTE UM EMPRESTIMO A LONGO PRAZO-25 ANOS NO MÍNIMO, EM JUROS BAIXOS, 4% NO MÁXIMO. A UNIÃO LANÇANDO UM EMPRESTIMO TOTAL FICARIA COMO RESPONSÁVEL DIRETA MAS, DISTRIBUINDO OS CINCO MILHÕES 582 MIL 796 MIL RÉIS ÁS 13 FERROVIAS ACIMA MENCIONADAS, FARIA COM AS MESMAS CONTRATOS ESCRITOS PELOS QUAIS AQUELAS ESTRADAS SE RESPONSABILIZARIAM PELO PAGAMENTO DAS RESPECTIVAS ANUIDADES.

MAIS ADIANTE DIZIAMOS NÓS:

PODERÃO SURGIR CERTAS CRÍTICAS SEVERAS A IDÉIA DA UNIÃO FORNECER RECURSOS FINANCEIROS AS FERROVIAS PARTICULARES

EM DIFICULDADES DE OBTENÇÃO DE CRÉDITO, EM CONDIÇÕES CAPAZES DE PROMOVER O DESENVOLVIMENTO DE SUA INDÚSTRIA DO TRANSPORTE PELO TRILHO. COM A DEVIDA VÊNIA, FAZEMOS A SEGUINTE TRANSCRIÇÃO: AÍ ENTÃO CITAMOS UMA PÁGINA DE CONSAGRADO AUTOR AMERICANO: EMERY JONHSON

NESSA PÁGINA NÓS VIMOS O SEGUINTE:

DIZIA ÊLE:

O MAIOR EMPRESTIMO DOS FUNDOS DE ADMINISTRAÇÃO PÚBLICA DO GOVÊRNO DOS ESTADOS UNIDOS FOI FEITO PENSYLVÂNIA RAILWAY SUBINDO A 70 MILHÕES DE DOLARES PARA ELETRIFICAÇÃO E O EQUIPAMENTO DE SUAS LINHAS, DE NOVA YORK A WASHINGTON E A HARRISBURG.

TOMANDO EMPRESTADO DA ADMINISTRAÇÃO DOS SERVIÇOS PÚBLICOS, A PENSYLVÂNIA E OUTRAS E.F., PODEM OBTER FUNDOS PARA MELHORAMENTOS E ACRÉSCIMOS AOS EQUIPAMENTOS A TAXAS MAIS BAIXAS DE JUROS DO QUE ELAS TERIAM PODIDO PAGAR DOS FUNDOS DA ECONOMIA PRIVADA. E DIZIAMOS ENTÃO, NO FINAL:

SE NOS ESTADOS UNIDOS ONDE AS SUAS 248 474 MILHAS DE E.F., SÃO EXPLORADAS POR 557 COMPANHIAS, A ATUAÇÃO GOVERNAMENTAL DE ASSISTÊNCIA FINANCEIRA, FOI A AJUDA INTEGRAL INDICADA NA TRANSCRIÇÃO ANTERIOR, COM MUITO MAIS FORTE RAZÃO, ESSA MESMA AÇÃO SE JUSTIFICARIA NO BRASIL ONDE A ALTISSIMA PERCENTAGEM DO SISTEMA FERROVIÁRIO EXISTENTE É PATRIMÔNIO FEDERAL.

DE MANEIRA QUE JÁ ERA NOSSA IDÉIA NAQUELA ÉPOCA QUE FOSSE OBTIDO POR INTERMÉDIO DA UNIÃO UM EMPRÉSTIMO EXTERNO NAQUELAS BASES ECONOMI-FINANCEIRAS RAZOÁVEIS E FOSSEM EMPRESTADO À E.F., DE PROPRIEDADE PRIVADA, MEDIANTE UM AJUSTE PARA PAGAMENTO DENTRO DO MESMO PERIODO EM QUE FOSSE FEITO O EMPRESTIMO EXTERNO, E CREIO QUE NESSE ASPECTO A COMPANHIA PAULISTA PODERIA SE APROVEITAR DESTA FINALIDADE, DESTA POSSIBILIDADE PARA COMPLETAR OS SEUS MELHORAMENTOS. DE RESTO, ESTA POSSIBILIDADE NÃO ESTÁ TOTALMENTE AFASTADA DE VEZ QUE ESTÁ NA CÂMARA EM ÚLTIMA DISCUSSÃO O PROJETO DA CRIAÇÃO DO FUNDO FERROVIÁRIO, QUE PERMITIRÁ TRANSAÇÕES DESSA ESPECIE A PRAZOS LONGOS E A JUROS RAZOÁVEIS, MESMO PARA AS COMPANHIA PARTICULARES QUE FICARÃO IN

CORPORADAS AO SISTEMA GERAL DE FINANCIAMENTO DO FERROVIÁRISMO.

O Dr. HUMBERTO DE CAMARGO COM MUITA PRECISÃO MOSTROU AINDA QUE A QUESTÃO DA CONCORRÊNCIA RODOVIÁRIA NA ZONA DA PAULISTA SE EVIDÊNCIA PELA RAPIDEZ DOS TRANSPORTES. DAÍ A DIREÇÃO DA SUA ESTRADA TER FEITO A VERIFICAÇÃO DAQUELAS DEFICIÊNCIAS EM QUE VIMOS SEMPRE INSISTENDO.

SOBRE O ELEVADO, EXAGERADO CUSTO DOS SERVIDORES DAS TERMINAIS O Dr. CAMARGO ESBOÇOU UM PROGRAMA DE RACIONALIZAÇÃO DOS SERVIÇOS DE CARGA QUE A MEU VÊR ESTÁ PERFEITAMENTE ENQUADRADO NAQUELAS REFORMAS INDISPENSÁVEIS À RACIONALIZAÇÃO GERAL DO TRÁFEGO FERROVIÁRIO. ENQUANTO NÓS NÃO PODERMOS FAZER DIMINUIR O CUSTO DOS SERVIÇOS DAS TERMINAIS, NÃO TEREMOS MAIOR RESULTADO ACELERAÇÃO DO TRANSPORTE INTER-ESTAÇÕES DE VEZ QUE OS CUSTOS DAS TERMINAIS NO BRASIL, ESTOU CERTO, ABSORVEM NO MÍNIMO 60% DO CUSTO MÉDIO GERAL DO TRANSPORTE SEGUNDO AS OBSERVAÇÕES E INQUERITOS QUE TEMOS FEITO. O Dr. CAMARGO TAMBÉM MOSTROU A PERFEITA ORIENTAÇÃO ADMINISTRATIVA DA PAULISTA, ELIMINANDO OS TRENS MISTOS NAS SUAS LINHAS PRINCIPAIS. MAIS UMA VEZ ME DECLARO ANTI-FÁ DOS TRENS MISTOS; TENHO UMA COMPLETA OGERIZA PELOS TRENS MISTOS DE VEZ QUE OS CONSIDERO EXTREMAMENTE MOROSO PARA OS SERVIÇOS DE PASSAGEIROS E MUITO RÁPIDO PARA O SERVIÇO DE CARGA, DE FORMA QUE O TREM MISTO NO MEU SENTIDO É INEFICIENTE SÔBRE QUALQUER ASPECTO. DAÍ NÓS TERMOS DENTRO DAS NOSSAS MODESTAS ESTRADAS DE ADMINISTRAÇÃO DIRETA, PROCURADO DESDOBRAR OS TRENS MISTOS NUM SERVIÇO DE AUTOMOTRIZES PARA OS PASSAGEIROS, E PROCURAR FAZER O TREM DE CARGA MAIS MOROSO, PORÉM, SENDO EXCLUSIVAMENTE DE CARGA E SERVIDO ÀQUELAS ZONAS QUE PODEM DAR O TRANSPORTE MAIS RETARDADO DAS RESPECTIVAS MERCADORIAS CARREGADAS PELO TRILHO. NOTEI TAMBÉM UM ASPECTO INTERESSANTISSIMO NA EXPOSIÇÃO DO Dr. CAMARGO A RESPEITO DO SERVIÇO DE PASSAGEIROS DA COMPANHIA PAULISTA, DANDO-LHE UMA PRODUÇÃO DE 34% DA RECEITA. DEVO DECLARAR AQUI UMA OPINIÃO PESSOAL QUE TINHA SOBRE O SERVIÇO DE PASSAGEIROS DA PAULISTA. ANTIGAMENTE ACHAVA O PADRÃO DE EFICIÊNCIA NO SERVIÇO DE PASSAGEIROS DA PAULISTA, ELEVADISSIMO MAS, NO PERIODO DA GUERRA E NO DE APÓS-GUERRA ESSE PADRÃO CAIU MUITO. NÃO SEI SE A PAULISTA ESTÁ RECUPERANDO AQUELE SEU ANTIGO CUIDADO, EFICIÊNCIA E ASSISTÊNCIA IMEDIATA AO SEU SERVIÇO DE VIAJANTES: ACREDITO QUE ESTARÁ FAZENDO, E SE O FIZER É A MELHOR PUBLICIDADE QUE TERÁ PARA SEU TRÁFEGO. A PAULISTA ERA CONHECIDA EM TODO O BRASIL E NO ESTRANGEIRO SOB AQUELE PECULIAR ASPECTO E ALMEJO QUE QUEIRA VOLTAR ÀQUELE ANTIGO ESTADO DE GRANDE EFICIÊNCIA.

Dr. HUMBERTO S. DE CAMARGO: Vamos fazer uma remodelação de horarios e colocar lugares necessários para os passageiros, além de aumentarmos a rapidez. Pretendemos atender aqui ao Dr. Melro, percorrendo de São Paulo a Bauru em 6 horas, o que representará 67 Km. por hora de velocidade comercial.

Dr. ARTHUR CASTILHO: - Antigamente se viajava com grande prazer na Paulista pelo confôrto e pela suficiência de assentos mas, depois da guerra a situação modificou-se.

Dr. HUMBERTO S. DE CAMARGO: - Escrevi à Inspetoria Geral pedindo a aquisição de novos carros, começándo a minha carta assim:

"Viajar na Companhia Paulista, que há 4 ou 5 anos era um verdadeiro prazer, é hoje o maior sacrifício.

Foi o inicio da minha carta. Os passageiros viajam atualmente em pé, sentados em malas, essas coisas tôdas.

Dr. ARTHUR CASTILHO: - Outro ponto que o Dr. Camargo focalizou e que já se refere mais a segunda parte, é a questão das tarifas de pequenas e grandes lotações.

Em ocasião oportuna terei grande prazer em chamar a atenção com a devida venia dos senhores engenheiros, sobre aquela modalidade de abatimentos em função de volumes e carga determinadas, e que de alguma forma resolve êsse problema; isso constituirá programa da 2ª parte desse trabalho, quando entrarmos propriamente no âmago da questão de tarifas.

Também notei as suas observações muito judiciosos no transporte de porta a porta dos quais a Paulista, tem elementos preciosos não só de disponibilidade de unidades rodoviárias, como a prática já muito valiosa do serviço em execução há alguns anos e finalmente aquele aspecto especial das reclamações que foi focalizado pelo Dr. Camargo, talvez, com realida-

DE, MAS EU DESEJARIA TODAVIA, QUE ÊSSE ASPECTO DE LIQUIDAÇÃO DE RECLAMAÇÕES FÔSSE SUMÁRIO; ACHO QUE ISSO ERA A MELHOR PROPAGANDA A FAVOR DAS E.F.,. EM TODO O CASO NÃO PODEMOS FAZER MILAGRES COMO DISSE O DR. CAMARGO. VAI MUITO ADIANTADA A HORA, E COMO ESPERAVAMOS, OS RESULTADOS DAS NOSSAS PALESTRAS AQUI, FORAM MAGNIFICOS COMO INSTRUÇÃO E COMO ÍNDICE DE REIVINDICAÇÕES NECESSÁRIAS E OPORTUNAS E QUE POR CERTO TERÃO RESULTADOS PRECIOSOS NA NOSSA FINALIDADE DE OBTER UM TRANSPORTE FERROVIÁRIO MAIS EFICIENTE E MAIS BARATO.

AGRADEÇO A COLABORAÇÃO DE TODOS OS SENHORES PRINCIPALMENTE DOS ORADORES QUE SE FIZERAM OUVIR, E, COM A DEVIDA VÊNIA CONVOCO TODOS PARA A PROXIMA REUNIÃO, AMANHÃ, ÁS 9,30 HORAS. A TODOS MUITO OBRIGADO. ESTÁ ENCERRADA A SESSÃO.

3a. SESSÃO

Realizada em 28 de Julho

de 1948

3a. SESSÃO

REALIZADA NO DIA 28 DE JULHO DE 1948

REGISTRO DE PRESENÇA

PRESIDÊNCIA – Eng° Arthur Pereira de Castilho

LISTA DE PRESENÇA

DEPARTAMENTO NACIONAL DE ESTRADAS DE FERRO

Eng° Virginio Santa Rosa
Eng° Agnello Albuquerque

CONTADORIA GERAL DE TRANSPORTES

Eng° Edmundo Brandão Pirajá
Eng° Sebastião Guaracy do Amarante
Sr. Nelson Freita da Rocha

THE LEOPOLDINA RAILWAY

Eng° Feliciano de Souza Aguiar

E. F. VITÓRIA A MINAS

Eng° João C. Beleza

E. F. ARARAQUARA

Eng° F. Eugenio Campos Jr.

E. F. RIO GRANDE DO NORTE

Eng° Ruben Eugenio de Fontes Abreu

REDE VIAÇÃO CEARENSE

Eng° Hugo Rocha

E. F. BAHIA E MINAS

Eng° Wenefredo Barcelar Portela

E. F. MADEIRA — MAMORÉ

Eng° Benedito Pio Corrêa Lima

VIAÇÃO FÉRREA DO RIO GRANDE DO SUL

Eng° Aymoré Drumond
Eng° João Corrêa Pires

E. F. NOROESTE DO BRASIL

Eng° Fernando de Freitas Melro

CIA. PAULISTA DE ESTRADAS DE FERRO

Eng° Umberto Soares de Camargo

VIAÇÃO FÉRREA LESTE BRASILEIRO E ILHÉOS

Eng° Nelson Espinola Teixeira

E. F. SOROCABANA

Eng° Edgard Werneck
Eng° Luiz Orsini de Castro
Eng° Ruy Costa Rodrigues

REDE MINEIRA DE VIAÇÃO

Eng° Benjamim M. de Oliveira

E. F. CENTRAL DO BRASIL

Eng° Arthur Henoch dos Reis

CIA. MOGIANA

Eng° Odir Dias da Costa

SECRETÁRIO

Sr. Newton Moniz Gonçalves

Dr. ARTHUR CASTILHO: - ESTÁ ABERTA A SESSÃO. TEM A PALAVRA O SR. REPRESENTANTE DA COMPANHIA MOGIANA DE ESTRADAS DE FERRO.

Dr. ODIR DIAS DA COSTA

Cia Mogiana de Estradas de Ferro

SENHOR PRESIDENTE, PREZADOS COLEGAS:

COMO É DO DOMINIO PÚBLICO, A ESTRADA QUE TENHO A HONRA DE REPRESENTAR PASSOU POR UM PERIODO AGUDO DE UMA GREVE, QUE SE PROLONGOU POR CERCA DE 15 DIAS, SUPERMOBILISANDO TODOS OS SEUS DIRIGENTES QUE OUTRA COISA NÃO TIVERAM QUE FAZER, SENÃO ATENDER A ESSA SITUAÇÃO ANÔMALA, CUJAS CONSEQUÊNCIAS TODOS NÓS CONHECEMOS E QUE NÃO FORAM SÒMENTE DE ORDEM MATERIAL, MAS ATÉ MESMO, PESSOAL. DEPOIS DISTO, SÓ MESMO FUGINDO ÀS RECOMENDAÇÕES MEDICAS, AQUI ESTOU, APESAR DE ATACADO FORTEMENTE DA VISÃO. NO ENTRETANTO, É UM PRAZER PARA MIM, VOLTAR A ESTA CASA PARA CONTINUAR A OUVIR AS LIÇÕES DO MESTRE QUE É O DR. ARTHUR CASTILHO E AS OBSERVAÇÕES DOS MEUS ILUSTRES COLEGAS, DENTRE OS QUAIS, ALGUNS, DE ESTRADAS EM QUE JÁ TRABALHEI, ME TRAZEM RECORDAÇÕES AGRADAVEIS COMO A NOROESTE, A SOROCABANA E A GREAT WESTERN.

PELO MESMO MOTIVO QUE CITEI, A CIA. MOGIANA NÃO POUDE APRESENTAR QUALQUER TRABALHO, NEM QUALQUER OBSERVAÇÃO À CERCA DE TRANSPORTE, ISTO É, DA PARTE TÉCNICA DO TRÁFEGO, PRÓPRIAMENTE DITO, PORQUE HOJE HÁ UMA GRANDE CONFUSÃO, PRINCIPALMENTE ENTRE OS LEIGOS, ENTRE TRÁFEGO E TRANSPORTE, HAVENDO MESMO ESTRADAS QUE, COMO A PAULISTA, AINDA CONSERVAM A TRADIÇÃO DO TRÁFEGO NOS SEUS SERVIÇOS. NA MOGIANA, ENTRETANTO, EU NÃO QUERO DEIXAR PASSAR ISTO SEM UMA REFERÊNCIA ESPECIAL, É QUE A REFORMA PRECONIZADA PELA ILUSTRE COMISSÃO DA QUAL FEZ PARTE O NOSSO ILUSTRE PRESIDENTE, ESTÁ QUASI TERMINADA.

O PRIMEIRO TRABALHO DO ATUAL DIRETOR FOI ORGANIZAR OS TRANSPORTES, PASSANDO DEFINITIVAMENTE O SERVIÇO DE TRAÇÃO PARA

os serviços de Transportes, A locomoção ficou reduzida à mecânica. De modo que, não sendo eu da parte técnica dos transportes, mas sòmente da parte comercial, naturalmente abordarei o problema respondendo àqueles quesitos do temário, baseado nas informações dos meus ilustres antecessores aqui na Reunião. Quero dizer também alguma coisa quanto ao que falaram os Drs. Melro e Humberto, ou seja que o "P" da velocidade, dos meus 3"P" como denominou o Dr. Arthur Castilho com muita bondade, está sendo também objeto de apurados estudos na Mogiana. O novo superintendente, talvez devido á sua procedência do transporte e de acôrdo com o seu pendor natural, dedicou a sua atenção pessoalmente a essa questãoe, desde que assumiu o cargo vem fazendo rigoroso contrôle diario das tonelagens nos entroncamentos, etc.

Quanto ao que foi dito sobre a Noroeste, posso dizer que conheço bem o que lá existe, pois fui, pode-se dizer, quasi que criado nessa Estrada. Todo mundo sabe que uma linha tronco não apresenta dificuldades de tráfego que existem numa linha cheia de ramais. Nas linhas cheias de ramais como a Mogiana, Rêde Mineira de Viação, Great Western, Leopoldina Railway e outras, o problema se reveste de uma gravidade enorme, diante da correspondência dos ramais e essa situação procuramos contornar com trens diretos. Para ver quanto é produtivo este sistema, basta citar que, com uma esmerada escolha de vagões na procedencia e organizando as cargas por destino, um trem que sai hoje de São Paulo, (vejam bem, não é de Campinas) ás 16,05 da tarde, atinge Araguari 48 horas depois, com um percurso de quasi 1.000 quilômetros. O Dr. Humberto dará testemunho desse trem, que nos denominamos expresso de carga. E para compensar a rapidez dos caminhões, ele trabalha dia e noite. De modo que, uma mercadoria saída de São Paulo ás 14 horas, da casa do cliente, estará em Ribeirão Preto ao meio dia do dia seguinte e ás 17 horas do dia seguinte em Araguari.

Em relação ao temário, devo dizer que, lamentavelmente, não poderei ler as minhas respostas, porque estou proíbido de prolongados esforços de vista. Por gentileza o meu colega Spinola vai, bondosamente ler o que escrevi e eu, sobre cada tema, darei as devidas explicações. Antes disso, porém, aproveitando a benevola aquiescência, vamos dizer a democratica conduta do nosso Presidente, desejo fazer, já que não posso ler, umas ligeiras referências sobre o problema. De tal forma S.S. focalizou-o que, se não tivesse eu escrito as minhas considerações, em resposta ao temário no dia 18, naturalmente diriam que eu copiei as suas palavras. Mas, não é isso, é que S.S.

DE TAL MANEIRA APRESENTA OS PROBLAMAS FERROVIÁRIOS E EU DE TAL FORMA ME TENHO IDENTIFICADO COM AS SUAS SABIAS LIÇÕES E ENSINAMENTOS, E VERIFICADO TAMBÉM, NA PRÁTICA, O SEU ACERTO QUE, ESTOU CEM POR CENTO DE ACÔRDO COM S.S.

A SITUAÇÃO DAS ESTRADAS DE FERRO BRASILEIRAS É, COMO S.S. CITOU CLARAMENTE, UM TÉTO FIXO COM UM ASSOALHO MOVEL. ÊSTE ASSOALHO CADA VEZ MAIS SE APROXIMA DO TÉTO E DE TAL FORMA QUE O ESPAÇO LIVRE PARA AS ESTRADAS SE MECHEREM, SOB O PONTO DE VISTA FINANCEIRO, ESTÁ CADA VEZ MAIS RESTRITO. DE UM LADO PORQUE? PELA POLÍTICA DO GOVÊRNO EM NÃO PERMITIR O AUMENTO DAS TARIFAS QUE SERIA, VAMOS DIZER, UM TÉTO SUPERIOR E, POR OUTRO LADO, QUE É O MAIS IMPORTANTE, PORQUE O TÉTO HOJE NÃO É TÃO FIXADO PELOS LIMITES QUE O GOVÊRNO IMPÕE, SALVO DETERMINADAS EXCEÇÕES, MAS, PELA CONCORRÊNCIA RODOVIÁRIA. SENDO ÊSSE O MAIS IMPORTANTE, AS ESTRADAS DE FERRO, PREMIDAS, DE UM LADO PELO CUSTO ELEVADO DE TRANSPORTE QUE LHE FIXA O ASSOALHO E, DE OUTRO, PELO TÉTO FIXO QUE É O CUSTO DO TRANSPORTE CONCORRENTE, ESTÃO IMPOSSIBILITADAS DE AGIR, ESTÃO À BEIRA DO ABISMO, COMO SE PODE VER PELA PUBLICAÇÃO FEITA, HÁ DIAS, EM UM JORNAL, DOS DEFICITS DAS ESTRADAS DE FERRO ADMINISTRADAS PELO ESTADO, AUTARQUIAS ETC...

ESSA SITUAÇÃO PARA ONDE NOS CONDUZIRÁ? EVIDENTEMENTE PARA A ENCAMPAÇÃO COMPLETA DE TODAS, PORQUE EXAURIDAS DE RECURSOS E SEM CRÉDITOS, MESMO AQUELAS QUE TODOS NÓS TINHAMOS EM CONTA DE EXELENTES, QUANTO À ATUAÇÃO FINANCEIRA, COMO É O CASO DA PAULISTA QUE ESTÁ PRECISANDO DE CRÉDITOS A LONGO PRAZO, TENDO AS SUAS AÇÕES DEPRECIADAS, O QUE CONFESSO HAVER CONSTATADO COM GRANDE SURPREZA.

DE FORMA QUE A TENDÊNCIA GERAL É A DO GOVÊRNO ACABAR TOMANDO CONTA, OU FINANCIANDO. FINANCIAR FAZ PESAR SOBRE O CONTRIBUINTE TODO O PÊSO DOS DEFICITS DAS ESTRADAS DE FERRO, O QUE NÃO É JUSTO. ALGUNS DOS CONTRIBUINTES NEM SABEM QUE EXISTE ESTRADA DE FERRO NO TERRITÓRIO DO AMAPÁ, DE MODO QUE, A TENDÊNCIA É PARA EMCAMPA-LAS. MAS, PARA ISSO, É UMA OPINIÃO ESTRITAMENTE PESSOAL MINHA, ACHO QUE AS ESTRADAS DE FERRO BRASILEIRAS DEVEM SER EMCAMPADAS SOB O PONTO DE VISTA BRASILEIRO, OBJETIVAMENTE BRASILEIRO E NÃO ESTADUAL, PORQUE O ESTADO OLHA UNICAMENTE A SUA CONVENIÊNCIA E O GOVÊRNO FEDERAL A DA NAÇÃO INTEIRA. PODERIA CITAR CORRENTES DE TRÁFEGO ARTIFICIAIS QUE SE PROCURA DESVIAR DE UM ESTADO PARA SERVIR OUTRO, COM PREJUIZO DOS TRANSPORTES QUE SE TORNAM CAROS, MAS NÃO CONVÉM ABORDAR ES

TE ASSUNTO.

FINALMENTE HÁ O ASSOALHO. O ASSOALHO QUER DIZER: CUSTO DE TRANSPORTE. COMO DIMINUI-LO? SENDO O CUSTO A RELAÇÃO ENTRE A DESPEZA E O NÚMERO DE TONELADAS TRANSPORTADAS (TON-KMS.), É CLARO QUE DEVEMOS DIMINUIR O D DA DESPEZA E AUMENTAR O M.

O D DA DESPEZA SE DIVIDE EM 3 FATORES PRINCIPAIS: DESPEZAS GERAIS, DE MATERIAL E DE PESSOAL. PORTANTO VAMOS VER QUAIS DELAS SE PODE DIMINUIR.

A DE PESSOAL, JÁ MUITO BEM FOCALIZADA PELOS MEUS COLEGAS ANTERIORES, PELA MECANIZAÇÃO E PELA ARRUMAÇÃO DOS VAGÕES, ENFIM, SUBSTITUINDO O HOMEM PELA MÁQUINA ONDE POSSÍVEL. DEVO CITAR UM EXEMPLO: TINHAMOS NOS ESCRITÓRIOS DA AGÊNCIA, EM SÃO PAULO, PARA FAZER DESPACHOS, DESPACHANTES MANUAIS E CONFERENTES QUE PRODUZIAM, NO MÁXIMO, 50 DESPACHOS POR DIA. HOJE EU TENHO MENINOS QUE GANHAM Cr$ 800,00 POR MÊS, PRODUZEM DUZENTOS E CINCOENTA DESPACHOS DIARIOS EM MÁQUINAS AUTOMATICAS. VEJAM OS SRS. A VANTAGEM DA MECANIZAÇÃO ATÉ MESMO NO ELEMENTO DE ESCRITÓRIO, ONDE O CALCULISTA TEM MÁQUINA E O FATURISTA TÁMBEM.

PODE-SE TAMBÉM COMPRIMIR AS DESPEZAS SUPRIMINDO OS CARGOS VAGOS, COISA PARA A QUAL A MECANIZAÇÃO MUITO CONCORRE.

AGORA, QUANTO ÀS DESPEZAS DE MATERIAL, HÁ SOBRETUDO UMA VERBA QUE É PREPONDERANTE E É A QUE SE DESTINA AO COMBUSTÍVEL. EU NÃO TIVE A HONRA DE ASSISTIR AQUI, AS CONFERÊNCIAS DOS MEUS COLEGAS SOBRE TRAÇÃO, MAS A SUBSTITUIÇÃO DA MÁQUINA VAPOR DE RENDIMENTO PESSIMO, QUE NÃO PASSA DE 7,8%, PELA "DIESEL" ELÉTRICA E PELA ELETRIC, SERÁ UM ELEMENTO PREPONDERANTE NA DIMINUIÇÃO DO CUSTO DO TRANSPORTE.

SE EU DISSER AOS SRS. QUE A MOGIANA GASTA, COM LENHA, 40 MILHÕES DE CRUZEIROS POR ANO E QUE POSSÍVELMENTE PODERÁ GASTAR A QUINTA PARTE DISSO, USANDO AS MÁQUINAS "DIESEL" ELÉTRICA E ELETRICA, NÃO ESTARIE INDICANDO NADA ABSURDO. MELHOR DO QUE EU PODERÃO RESPONDER OS MEUS COLEGAS QUE TRATARAM DO ASSUNTO. REPORTO-ME À TÉSE DO DR. COSTA RODRIGUES SOBRE A SOROCA

BANA, DO DR. RENATO FEIO SOBRE A CENTRAL DO BRASIL E DE OUTROS. DE MODO QUE, PARA OBTER A REDUÇÃO DA DESPEZA, SE IMPÕEM DUAS MEDIDAS: UMA A LONGO PRAZO, QUE É A REVISÃO DO TRAÇADO, ONEROSA E DEMORADA, DEPENDENDO DE GRANDE FINANCIAMENTO E OUTRA, DE EMERGÊNCIA, QUE É A SUBSTITUIÇÃO DO ATUAL SISTEMA DE TRAÇÃO A VAPOR PERMANENTE, PELA "DIESEL" ELÉTRICA E DEPOIS PELA ELETRIFICAÇÃO. COM ISSO TEREMOS DIMINUIDO O CUSTO DO TRANSPORTE. PORQUE ESTAMOS NESSA SITUAÇÃO PARADOXAL; NÃO TEMOS TRANSPORTES PORQUE É CARO E É CARO PORQUE NÃO TEMOS TRANSPORTES.

DE MODO QUE, FEITAS ESTAS OBSERVAÇÕES DE ORDEM GERAL, EU QUERO PASSAR A PALAVRA, COM A LICANÇA DO SR. PRESIDENTE, AO MEU ILUSTRE COLEGA NELSON SPINOLA TEIXEIRA, PARA LER AS RESPOSTAS, QUE ORGANIZEI AO TEMÁRIO.

Dr. NELSON SPINOLA TEIXEIRA: - SR. PRESIDENTE. ILUSTRES REPRESENTANTES DAS ESTRADAS DE FERRO. É COM PARTICULAR AGRADO QUE EU VOU LER O TRABALHO APRESENTADO PELO ILUSTRE DR. ODIR COSTA, QUE TODOS CONHECEMOS COMO SENDO UM DOS MAIS EMINENTES LUTADORES PELA SOBREVIVÊNCIA DO SISTEMA FERROVIÁRIO BRASILEIRO, EM FACE DA CONCORRÊNCIA RODOVIÁRIA. O TRABALHO DO DR. ODIR, ELE MODESTAMENTE INTITULOU COMO: RESPOSTA AO QUESTIONÁRIO DA SESSÃO REFERENTE AO TRÁFEGO.

IV - TRÁFEGO

F)

1) A FORMAÇÃO DA TARIFA ATUAL É BASEADA NOS CUSTOS ESPECÍFICOS E OBEDECE À LEI DE SOLACROUP (O QUE A MERCADORIA PODE SUPORTAR) OU É MAIS OU MENOS EMPÍRICA?

R) É BEM POSSÍVEL QUE NA ÉPOCA EM QUE FOI ESTABELECIDO O ATUAL SISTEMA DE TARIFA OBEDECESSE ÊSTE ÀS REGRAS DE SOLACROUP, DADO, PORÉM, O TEMPO DECORRIDO DESDE SUA FORMAÇÃO ATÉ A PRESENTE DATA SE É VERDADE QUE ALGUMAS TARIFAS ESTÃO AINDA BASEADAS NAQUELE PRINCIPIO, NÃO É MENOS VERDADE TAMBÉM QUE GRANDE NÚMERO DE OUTRAS FOGEM COMPLETAMENTE ÀQUELAS REGRAS, TENDO EM VISTA, PRINCIPALMENTE, A GRANDE VA-

RIAÇÃO E OSCILAÇÃO DAS UTILIDADES TRANSPORTADAS NOS ÚLTIMOS TEMPOS E A RIGIDÊZ DO SISTEMA TARIFÁRIO EM VIGOR.

2) DEFICIÊNCIAS FERIFICADAS NOS MÉTODOS ADOTADOS - SUGESTÕES PARA MELHORÁ-LA .

R) NA ÚLTIMA REUNIÃO DE DIRETORES DE EMPRÊSAS DE TRANSPORTES REALIZADA NO RIO DE JANEIRO, EM NOVEMBRO DE 1947, E A QUAL COMPARECI, RESUMI NUMA PROPOSTA QUE VAI TRANSCRITA NO FINAL DESTA CARTA E QUE FOI APROVADA EM REUNIÃO PLENÁRIA DO MESMO CONGRESSO, A MINHA OPINIÃO SOBRE O ATUAL REGIME TARIFÁRIO DEFICIÊNTE E OBSOLETO E AS REFORMAS NECESSÁRIAS A SEREM INTRODUZIDAS NO MESMO, A FIM DE SE ADOTAR ÀS MODERNAS E ATUAIS EXIGÊNCIAS DO TRANSPORTE.

3) AS INDICAÇÕES ESTATÍSTICAS E CONTÁBEIS FORNECIDAS SÃO SUFICIÊNTES À CUIDADOSA FORMAÇÃO TARIFÁRIA?

R) INFELIZMENTE NÃO. SÃO DEFICIENTES EM NÚMEROS EXATIDÃO.

G)

1) NECESSIDADE DA REFORMA DO PROCESSO ATUAL DA TARIFA E CLASSIFICAÇÃO. OBSERVAÇÕES COLHIDAS. INCONVENIENTES ENCONTRADOS.

R) A RESPOSTA A ÊSTE ITEM TAMBÉM SE CONTEM NA MINHA PROPOSTA APROVADA NA ÚLTIMA REUNIÃO DE DIRETORES DE ESTRADAS DE FERRO REALIZADA NO RIO DE JANEIRO, EM NOVEMBRO DE 1947, E QUE VAI TRANSCRITA NO FINAL DA PRESENTE.

2) POSSIBILIDADE DA FIXAÇÃO DUMA TARIFA, COM FUN

ÇÃO DO VALOR VENAL DA MERCADORIA NA ORIGEM E COM A VARIAÇÃO INDICADA NA BASE PADRÃO ATUALMENTE ADOTADA.

R) SIM, É POSSÍVEL, SE BEM QUE COM ALGUMAS DIFICULDADES EM DETERMINADOS CASOS, UMA CLASSIFICAÇÃO RACIONAL DE TARIFAS, TENDO EM VISTA OS VALORES DAS MERÇADORIAS E SUA VARIAÇÃOCOM A DISTÂNCIA, DE ACORDO COM O SISTEMA DE BASE PADRÃO ATUALMENTE EM VIGOR.

3) FIXAÇÃO DO CUSTO PARCIAL DE TRANSPORTE COMO TARIFA MÍNIMA FERROVIÁRIA.

R) DE PLENO ACÔRDO COM A FIXAÇÃO DAS TARIFAS PARA CASO DE EXCEPCIONAL CONCORRÊNCIA ÀS FERROVIAS, PRINCIPALMENTE, EM SE TRATANDO DE PRODUTOS AGRÍCOLAS, MATÉRIAS PRIMAS PARA INDÚSTRIAS, MINÉRIOS, ETC. OU CEREAIS DE EXPORTAÇÃO EM VAGÕES OU TRENS LOTADOS, PRÁTICA, ALIÁS, QUE SEGUIMOS COM SUCESSO NA "THE GREAT WESTERN OF BRAZIL RAILWAY COMPANY LIMITED", ONDE EXERCEMOS AS FUNÇÕES DE CHEFE DO TRÁFEGO POR 5 ANOS E ÚLTIMAMENTE NA COMPANHIA MOGIANA DE ESTRADAS DE FERRO, PARA RECUPERAÇÃO DE DETERMINADAS UTILIDADES DESVIADAS PARA OUTROS MEIOS DE TRANSPORTE, TAIS COMO AÇÚCAR, ÁLCOOL, ETC...

4) RENOVAÇÃO BIENAL OBRIGATÓRIA DAS TARIFAS.

R) DE PLENO ACÔRDO. APENAS SUGERIRIA QUE PARA MAIOR EFICIÊNCIA DA MEDIDA FOSSEM ASSELERADOS OS PRAZOS DE ESTUDO, DISCUSSÃO E DEMAIS REQUISITOS PROCESSUAIS ATUALMENTE EXIGIDOS PARA SUA EXECUÇÃO. COM EFEITO, AS MUDANÇAS DE TARIFAS ÚLTIMAMENTE PRETENDIDAS PELAS ESTRADAS TÊM DEMORADO DESDE O SEU ESTUDO ATÉ A SUA COLOCAÇÃO EM VIGOR DE 4 A 6 MESES, DETERMINANDO ÊSSE FATO QUE OS SEUS RESULTADOS MUITAS VEZES CHEGAM DEMASIADO TARDE, DE MODO A NÃO PODEREM ATENDER PLENAMENTE AO OBJETIVO VISADO POR OCASIÃO EM QUE SE MANIFESTOU A SUA NECESSIDADE DE MODIFICAÇÃO.

H)

1) O QUE EXISTE EM COORDENAÇÃO DE TRANSPORTE - RESULTADOS OBTIDOS E DEFICIÊNCIAS OBSERVADAS.

R) POR OCASIÃO DO CONGRESSO DE ENGENHARIA E LEGISLAÇÃO FERROVIÁRIA, DE BELO HORIZONTE, COMO PRESIDENTE DA SECÇÃO DE COORDENAÇÃO DE TRANSPORTE DO MESMO, FOI APRESENTADA PELA SECÇÃO UMA TESE UNANIMAMENTE APROVADA PELO REFERIDO CONGRESSO, NA QUAL SE CONTINHAM OS PRINCIPIOS GERAIS A QUE DEVIA OBEDECER A COORDENAÇÃO DOS VÁRIOS MEIOS E SISTEMAS DE TRANSPORTES DO BRASIL UNS EM RELAÇÃO AOS OUTROS, SALIENTANDO QUE DADA A GRANDE VASTIDÃO EM NOSSO PAÍS E PRECARIDADE DOS SEUS ATUAIS MEIOS E SISTEMAS DE TRANSPORTES, QUER EM QUANTIDADE, QUER MESMO SOB CERTO ASPECTO EM QUALIDADE, O PROBLEMA DEVIA SER COMPREENDIDO PARTINDO DO PRINCÍPIO QUE COORDENAR NÃO É CONCORRER E SIM DAR A CADA MEIO DE TRANSPORTE A FINALIDADE DENTRO DO QUAL O SEU RENDIMENTO FOSSE O MÁXIMO. NESSA OCASIÃO, BASEADO NESTE PRINCÍPIO, DEMONSTRÁMOS QUE NO BRASIL CABIAM PERFEITAMENTE EM FUNCIONAMENTO HARMÔNICO E COORDENADO TODOS OS MEIOS DE TRANSPORTE ATUALMENTE CONHECIDOS, ISTO É, O FERROVIÁRIO, O RODOVIÁRIO, O MARÍTIMO, O FLUVIAL E O AÉREO. NAQUELA ÉPOCA ESTABELECEMOS MAIS DETALHADAMENTE COMO COMPREENDIAMOS QUE DEVIA SER EXECUTADA A COORDENAÇÃO DOS DOIS PRINCIPAIS SISTEMAS DE TRANSPORTE, QUE MAIS DE PERTO NOS TOCAVA, ISTO É, O DAS FERROVIAS ENTRE SI E O DESTAS COM AS RODOVIAS. NÊSSE TEMPO HAVIA DOIS GRUPOS DE TRANSPORTES FERROVIÁRIOS NITIDAMENTE SEPARADOS NO PAÍS. 1) O CHAMADO GRUPO CGT.2 DAS ESTRADAS CENTRO E NORTE DO PAÍS, SUBORDINADOS À CONTADORIA GERAL DE TRANSPORTES DO RIO DE JANEIRO E 2) O DENOMINADO GRUPO PAULISTA TENDO COMO ORGÃO REGULADOR A COMISSÃO DE TARIFAS E TRANSPORTES DE SÃO PAULO, E OBEDECIA A UM SISTEMA DE CLASSIFICAÇÃO DA PAUTA DE MERCADORIA E DE TARIFAS, BEM COMO DO REGULAMENTO DE TRANSPORTE, DIFERENTE DO SEGUIDO PELAS ESTRADAS DO GRUPO RIO.

COMO CONSEQUÊNCIA DO REFERIDO CONGRESSO DE BELO HORIZONTE O PRIMEIRO PASSO DADO

PELAS FERROVIAS DO PAÍS, PARA SE ARTICULAREM UMA COM AS OUTRAS, EM ESTREITAS LIGAÇÃO DE TRÁFEGO MÚTUO, FOI O ESTABELECIMENTO DE UM REGULAMENTO GERAL DE TRANSPORTE ÚNICO.

O SEGUNDO PASSO FOI A FILIAÇÃO DE TÔDAS AS EMPRÊSAS DO CHAMADO GRUPO SÃO PAULO E SUL DO PAÍS À CONTADORIA GERAL DE TRANSPORTES DO RIO DE JANEIRO, ORGÃO IMPRESCINDIVEL PARA NÃO SÓ FAZER A PARTILHA DOS FRETES ENTRE AS DIVERSAS FERROVIAS LIGADAS PELA REDE DE TRÁFEGO MÚTUO, COMO, TAMBÉM, PARA A SOLUÇÃO DE SEUS PROBLEMAS TARIFÁRIOS POR INTERMÉDIO DO CONSELHO DE TARIFAS E TRANSPORTES DO RIO DE JANEIRO, FILIADO À MESMA CONTADORIA.

O PRIMEIRO RESULTADO DAQUELA FILIAÇÃO FOI A FUSÃO DAS PAUTAS DOS DOIS GRUPOS NUMA SÓ DENOMINADA CGT.3 QUE É A QUE ESTÁ EM VIGOR ATUALMENTE.

COMO ERA NATURAL, SENDO A PAUTA CGT.2 DAS FILIADAS DO GRUPO RIO, MAIS ELEVADA DO QUE A PAUTA ADOTADA PELAS ESTRADAS DE FERRO DO GRUPO PAULISTA, É EVIDENTE QUE A UNIFICAÇÃO DAS DUAS PAUTAS SÓ PODERIA SER PROCESSADA COMPLETAMENTE EM DIVERSAS ETAPAS.

ASSIM O PROCESSO SEGUIDO PELA COMISSÃO RESPECTIVA QUE CONTOU COM ELEMENTOS DE AMBOS OS GRUPOS DE ESTRADAS, DENTRE OS QUAIS FIGURAVA O SIGNATÁRIO DA PRESENTE COMO REPRESENTANTE DA COMPANHIA MOGIANA DE ESTRADAS DE FERRO, FOI O DE CLASSIFICAR PRIMEIRAMENTE TODAS AS TARIFAS IGUAIS NOS DOIS SISTEMAS, EM SEGUIDA LEVANTANDO-SE AS DO GRUPO SÃO PAULO E ABAIXANDO-SE, SEMPRE QUE POSSÍVEL, AS DO GRUPO RIO, DE MODO TAMBÉM A IGUALAR O MAIOR NÚMERO POSSÍVEL DE CONSECUTIVOS DAS DUAS PAUTAS DOS DOIS GRUPOS QUE DIFERIAM POUCO.

FINALMENTE, RESTOU UM CERTO NÚMERO DE CLASSIFICAÇÃO DE ARTIGOS QUE DIVERGIA GRANDEMENTE NAS DUAS PAUTAS E PARA OS QUAIS O NIVELAMENTO COMUM ACASIONARIA UMA ELEVAÇÃO MUITO ALTA NO GRUPO PAULISTA OU ENTÃO UM ABAIXAMENTO MUITO GRANDE NO GRUPO RIO, O QUE ACARRETARIA INCONVENIENTES SÉRIOS PARA QUAISQUER DOS DOIS GRUPOS, COMO TAMBEM, PARA O PRÓPRIO PÚBLICO.

TO GRANDE NO GRUPO RIO, O QUE ACARRETARIA INCONVENIENTES SÉRIOS PARA QUAISQUER DOS DOIS GRUPOS, COMO TAMBÉM, PARA O PRÓPRIO PÚBLICO.

NESTAS CONDIÇÕES, ESTAS TARIFAS QUE NÃO PUDERAM SER UNIFICADAS PASSARAM A CONSTITUIR TARIFAS ESPECIAIS, QUER NUM GRUPO, QUER NO OUTRO, E COMO DISSEMOS ACIMA SÓ PODERÃO SER UNIFICADAS EM ÉPOCA POSTERIOR, POR OCASIÃO DE REFORMAS OU REAJUSTAMENTOS GERAIS DE TARIFAS, QUER NO SISTEMA PAULISTA, QUER NO SISTEMA RIO, OU MELHOR AINDA PODERÃO MAIS FÁCILMENTE SER UNIFICADAS POR OCASIÃO DA REFORMA, GERAL DO SISTEMA TARIFÁRIO BRASILEIRO, POR NÓS PROPOSTO EM REUNIÃO DE DIRETORES DE EMPRÊSAS FERROVIÁRIAS REALIZADA NO RIO DE JANEIRO, EM NOVEMBRO DE 1947, E A QUAL NOS REPORTAMOS NO FINAL DA PRESENTE. FOI ESSA A PRIMEIRA ETAPA DE COORDENAÇÃO DOS TRANSPORTES FERROVIÁRIOS DO PAÍS, DE MODO QUE UM DOS PRIMEIROS FRUTOS DO CONGRESSO DE BELO HORIZONTE FOI O DE ESTABELECER EM TODA SUA PLANITUDE E COM TODAS AS SUAS VANTAGENS A LIGAÇÃO DE TRÁFEGO MÚTUO ENTRE AS PRINCIPAIS FERROVIAS DO PAÍS.

O SEGUNDO FRUTO, NÃO MENOS IMPORTANTE, FOI A EXTENSÃO E O DESENVOLVIMENTO DE GRANDE NÚMERO DE EMPRÊSAS RODO E URBO-FERROVIAS DO PAÍS DO SISTEMA DE DEFÊSA DAS MESMAS QUANTO À EVASÃO DO TRÁFEGO DE SUAS MERCADORIAS PARA AS RODOVIAS. ÊSSE SISTEMA CONSISTIA NA CRIAÇÃO DE UM DEPARTAMENTO RODOVIÁRIO OU RODO-FERROVIÁRIO DAS PRÓPRIAS ESTRADAS DE FERRO, DO QUAL A PIONEIRA FOI, SEM DÚVIDA NENHUMA, A E.F. SOROCABANA (1930) OU DE UMA EMPRÊSA SUBSIDIÁRIA, AUTÔNOMA, PORÉM DIRIGIDA POR ELEMENTOS DA PRÓPRIA DIREÇÃO DA FERROVIA COMO A CGT - COMPANHIA GERAL DE TRANSPORTES - SUBSIDIÁRIA DA ANTIGA SÃO PAULO RAILWAY; A CPT - COMPANHIA PAULISTA DE TRANSPORTE - SUBSIDIÁRIA DA C. P. DE ESTRADAS DE FERRO; A C.M.T. - COMPANIA MOGIANA DE TRANSPORTES- - SUBSIDIÁRIA DA COMPANHIA MOGIANA DE ESTRADAS DE FERRO; O RCB - DEPARTAMENTO RODOVIÁRIO DA E.F. CENTRAL DO BRASIL AS QUAIS TÊM PRESTADO RELEVANTES SERVIÇOS DE RECUPERAÇÃO DE TRANSPORTES PARA AS RESPECTIVAS FERROVIAS.

O PRINCÍPIO ECONÔMICO DE SEU FUNCIONAMENTO, POR OCASIÃO DE SUA INSTALAÇÃO, BASEA-

VA-SE NO FATO DO CUSTO DO TRANSPORTE FERROVIARIO SER MUITO MAIS BARATO QUE O DO TRANSPORTE RODOVIÁRIO. ÊSSE PRINCÍPIO, PORÉM, NÃO EXISTE MAIS HOJE PARA A MAIORIA DAS ESTRADAS DE FERRO BRASILEIRAS. CONFORME DEMONSTRAMOS EM NOSSA CONFERÊNCIA REALIZADA EM NOVEMBRO DE 1947, NA REUNIÃO DE DIRETORES DE ESTRADAS DE FERRO, NO RIO DE JANEIRO, E PUBLICADA NA "REVISTA DO CLUBE DE ENGENHARIA", DO RIO DE JANEIRO, NO MÊS DE MARÇO DE 1948, SOB Nº139, COM O TÍTULO: - "O MOTOR DIESEL E SUA INFLUENCIA NA ECONOMIA DO TRANSPORTE RODOVIÁRIO

COM EFEITO, TOMANDO POR BASE A COMPANHIA MOGIANA DE ESTRADAS DE FERRO QUE CONHECEMOS MAIS DE PERTO, EM 1937 O CUSTO DO TRANSPORTE FERROVIÁRIO ERA DE Cr$ 0,15,4 POR TON. KM. LÍQUIDA; O CUSTO DO TRANSPORTE RODOVIÁRIO, INCLUSIVE CARRETO DE COLETA NA PROCEDENCIA E ENTREGA NO DESTINO, ERA DE Cr$ 0,28,8 POR TON. KM. LÍQUIDA; O CUSTO DO TRANSPORTE COMBINADO - RODO-FERROVIÁRIO ERA DE Cr$0,19,5 POR TON. KM. LÍQUIDA DE MERCADORIA. A DIFERENÇA A FAVOR DO TRANSPORTE RODO-FERROVIÁRIO ERA DE Cr$ 0,09,3. ASSIM RESTAVA UMA GRANDE MARGEM DE LUCRO PARA O SISTEMA MISTO, URBO OU RODO-FERROVIÁRIO DAS ESTRADAS DE FERRO, ASSEGURANDO-SE, PORTANTO, PELO MENOR PREÇO UMA GARATIDA RECUPERAÇÃO DOS TRANSPORTES LEVADOS PELOS CAMINHÕES.

EM 1940 O PANORAMA ERA O SEGUINTE: O CUSTO DO TRANSPORTE FERROVIÁRIO ERA DE Cr$ 0,15, POR TON. KM. O CUSTO DO TRANSPORTE RODOVIÁRIO, INCLUSIVE CARRETO DE COLETA E ENTREGA, NOS DOIS EXTREMOS, ERA DE Cr$ 0,36, POR TON. KM. O CUSTO DO TRANSPORTE MISTO OU RODO-FERROVIÁRIO ERA DE Cr$ 0,21,4 POR TON. KM. LÍQUIDA. A DIFERENÇA A FAVOR DO TRANSPORTE RODO-FERROVIÁRIO ERA DE Cr$ 0,14,6, CONTINUAVA ASSIM ASSEGURADA EM 1940 A VANTAGEM A FAVOR DO SISTEMA DE RECUPERAÇÃO DE TRANSPORTE EMPREGADO PELAS ESTRADAS DE FERRO.

EM 1947 VERIFICA-SE O REVERSO DA MEDALHA, COM OS SEGUINTES NÚMEROS: O CUSTO DO TRANSPORTE FERROVIÁRIO ERA DE Cr$ 0,50, POR TON. KM. O CUSTO DO TRANSPORTE RODOVIÁRIO, INCLUSIVE CARRETO E ENTREGA NOS DOIS EXTREMOS,

ERA DE Cr$ 0,56 POR TON. KM. O CUSTO DO TRANSPORTE MISTO OU RODO-FERROVIÁRIO ERA DE Cr$ 0,65,7 POR TON. KM., DIFERENÇA CONTRA O SISTIMA RODO-FERROVIÁRIO Cr$ 0,09,7.

QUANDO PRONUNCIÁMOS NOSSA CONFERÊNCIA ACIMA REFERIDA SÒMENTE A SOROCABANA E A PAULISTA TINHAM O CUSTO DE TRANSPORTE POR TONELADA LÍQUIDA INFERIOR AO CUSTO DO TRANSPORTE RODOVIÁRIO, POR TONELADA QUILÔMETRO LÍQUIDA, EXECUTADO POR CAMINHÕES DIESEL DE 10 TONELADAS. TODAS AS DEMAIS EMPRÊSAS FERROVIÁRIAS, CUJAS ESTATÍSTICAS CHEGARAM AO NOSSO CONHECIMENTO, APRESENTAVAM UM CUSTO POR TONELADA QUILÔMETRO LÍQUIDA DE MERCADORIA TRANSPORTADA SUPERIOR AO CUSTO DO TRANSPORTE RODOVIÁRIO EXECUTADO POR CAMINHÕES DE 10 TONELADAS ACIONADOS A GASOLINA.

EM NOSSA TESE DO CONGRESSO DE BELO HORIZONTE DEMONSTRÁMOS QUE EM TRÊS FATORES PRINCIPAIS REPOUSAVA O SUCESSO DE QUALQUER SISTEMA DE TRANSPORTE. O EMINENTE DR. ARTHUR PEREIRA DE CASTILHO, DD. DIRETOR DO DEPARTAMENTO NACIONAL DE ESTRADAS DE FERRO, TEVE A GENTILEZA DE CONSAGRÁ-LOS DEFINITIVAMENTE NAS CITAÇÕES DOS SEUS MAGISTRAIS ARTIGOS SOBRE TRANSPORTE, PUBLICADOS NA "REVISTA FERROVIÁRIA" QUE SE EDITA NO RIO DE JANEIRO, COM A DENOMINAÇÃO DE "OS TRÊS P DO DR. ODIR COSTA" QUE SÃO O PREÇO, A PRESSA E A PERFEIÇÃO, SIMBOLIZANDO O PRIMEIRO O PREÇO DO TRANSPORTE, O SEGUNDO A RAPIDÊS E O TERCEIRO SUA PERFEIÇÃO, ISTO É, UM CONJUNTO DE OUTROS REQUISITOS MAS ENTRE OS QUAIS CUMPRE SALIENTAR A REGULARIDADE DOS TRANSPORTES, A INVIOLABILIDADE DAS MERCADORIAS TRANSPORTADAS, A AUSENCIA DE AVARIAS NAS MESMAS, ETC. DOS TRÊS P ACIMA INDICADOS CONSEGUIMOS A REALIZAÇÃO DE TODOS ÊLES, COM VANTAGEM SOBRE O CAMINHÃO, DESDE 1936 ATÉ 1940; EM 1940 PERDEMOS O "P" DA PRESSA A FAVOR DOS CAMINHÕES, COM AS DIFICULDADES QUE AS ESTRADAS DE FERRO SOFRERAM EM TODOS OS SEUS SETORES, DE FORMA A ATRAZAREM E DEMORAREM OS SEUS TRANSPORTES, DE QUE MUITO SE APROVEITARAM OS CAMINHÕES. TAMBÉM, PERDEMOS NESSA OCASIÃO O "P" DA PERFEIÇÃO DECORRENTE DOS EXTRAVIOS, DAS FALTAS, DAS AVARIAS, DAS VIOLAÇÕES, ETC...

FINALMENTE EM 1947 PERDEMOS O ÚLTIMO "P" QUE NOS RESTAVA DOS TRÊS, ISTO É O PREÇO DE TRANSPORTE PASSOU A SER MAIS CARO NAS ESTRADAS DE FERRO DO QUE NOS CAMINHÕES E, PORTANTO, ESTÁ EM GRAVE PERIGO O SISTEMA ATUALMENTE EMPREGADO PELAS FERROVIAS NA RECUPERAÇÃO DOS SEUS TRANSPORTES.

EM NOSSO RELATÓRIO ANUAL, REFERENTE AO ANO DE 1947, APRESENTADO À ADMINISTRAÇÃO DA COMPANHIA, SINTETISAMOS EM POUCAS PALAVRAS A RAZÃO DE SER DO ELEVADO CUSTO DE TRANSPORTE, NAS ESTRADAS DE FERRO. COM EFEITO, ENQUANTO UMA LOCOMOTIVA A VAPOR CUSTAVA ANTES DA GUERRA CÊRCA DE Cr$ 800.000,00, A MESMA LOCOMOTIVA CUSTA HOJE CÊRCA DE Cr$ 2.500.000,00, ISTO É, EM NÚMEROS REDONDOS CUSTA TRÊS VEZES MAIS; ENQUANTO ISSO UM CAMINHÃO A GASOLINA QUE CUSTAVA ANTES DA GUERRA Cr$ 30.000,00, CUSTA HOJE, APENAS, DE Cr$ 55.000,00 A 60.000,00 OU SEJAM DUAS VEZES MAIS; ENQUANTO O METRO CÚBICO DE LENHA CUSTAVA ANTES DA GUERRA Cr$ 8,00, HOJE ÊSSE METRO CÚBICO DE LENHA CUSTA Cr$ 40,00 OU SEJAM CINCO VEZES MAIS, AO PASSO QUE UM LITRO DE GASOLINA QUE CUSTAVA EM SÃO PAULO ANTES DA GUERRA Cr$ 1,10 HOJE CUSTA APENAS Cr$ 1,80 OU SEJA APENAS 60% MAIS.

AS MESMAS COMPARAÇÕES PODERIAM SER ESTENDIDAS ÀS DIVERSAS OUTRAS UTILIDADES EMPREGADAS QUER NO TRÁFEGO FERROVIÁRIO, QUER NO RODOVIÁRIO. PARA CONCLUIRMOS, ENQUANTO O TRANSPORTE FERROVIÁRIO TEVE SUAS DESPEZAS ACRESIDAS SÓ NA PARTE DE LOCOMOÇÃO E TRAÇÃO DE 300 A 500%, O RODOVIÁRIO TEVE APENAS AS MESMAS DESPEZAS ACRESCIDAS DE 150 A 200%.

ASSIM, POIS, A SALVAÇÃO DAS ESTRADAS DE FERRO, A MEU VER, ESTÁ NAS PRÓPRIAS ESTRADAS DE FERRO, COM DUAS MEDIDAS PRINCIPAIS: UMA, DE CARÁTER URGENTE, PELA SUBSTITUIÇÃO IMEDIATA DE SEUS OBSOLETOS SISTEMAS DE TRAÇÃO A VAPOR PELA ELETRIFICAÇÃO OU DIESEL ELETRIFICAÇÃO E A SEGUNDA, QUE CHAMAREMOS MEDIDA À LONGO PRAZO PELA MODIFICAÇÃO DE SEUS TRAÇADOS, DE MODO A PERMITIR A TRAÇÃO DE TRENS MAIORES.

É ESSA, SEM PESSIMISMO, A GRAVE SITUA-

ÇÃO COM QUE SE DEFRONTAM AS FERROVIAS.

DEIXO DE ME REFERIR ÀS DESPEZAS DE PESSOAL SEMPRE CRESCENTES, QUE TAMBÉM TEM CONCORRIDO PARA AGRAVAR O ESTADO DO TRANSPORTE FERROVIÁRIO, POR SER UMA QUESTÃO IMPORTANTISSIMA QUE MERECE ESTUDOS E COMENTÁRIOS EM SECÇÃO ESPECIAL QUE CONSTA DO TEMÁRIO DESTA CONFERÊNCIA.

2) SERVIÇO DE COLETA E ENTREGA A DOMICILIO, NOS PEQUENOS DESPACHOS, INCLUIDO NO PREÇO TARIFÁRIO.

R) O SISTEMA DE TRANSPORTE A DOMICÍLIO PARA PEQUENOS VOLUMES CUJO CARRETO É ACRESCIDO NO PREÇO TARIFÁRIO, JÁ É, TAMBÉM ADOTADO PELAS FERROVIAS, QUER COBRANDO ALÉM DA RESPECTIVA RAZÃO FERROVIÁRIA MAIS UMA TAXA DE ENTREGA A DOMICÍLIO, GERALMENTE, VARIANDO COM AS ZONAS DA CIDADE, QUER PELO SISTEMA DE SUBSIDIARIAS DAS MESMAS ESTRADAS DE FERRO, NAS QUAIS A TARIFA COBRADA COMPREENDE JÁ AS DESPEZAS DE CARRETO E ENTREGA A DOMICÍLIO.

É JUSTAMENTE NOS PEQUENOS VOLUMES QUE AS ESTRADAS DE FERRO DEFRONTAM COM A MAIOR CONCORRÊNCIA RODOVIÁRIA, POIS QUE SEUS PESOS MÉDIOS SENDO, EM GERAL, MUITO PEQUENOS E AS DISTÂNCIAS DE TRANSPORTE, PRINCIPALMENTE, NAS GRANDES CIDADES OBRIGAM AS ESTRADAS DE FERRO A COBRAREM UMA TAXA FIXA MÍNIMA QUE CUBRA, EM PARTE, TAIS DESPEZAS.

DE ACÔRDO COM A NOSSA EXPERIÊNCIA O CUSTO ATUAL DE COLETA URBANA DE MERCADORIA EM UMA GRANDE CIDADE COMO SÃO PAULO, POR EXEMPLO, PARA PEQUENOS VOLUMES DE ENCOMENDAS, CUJO TRANSPORTE MÉDIO É DE 9 QUILÔMETROS, COM O APROVEITAMENTO MÁXIMO DO CAMINHÃO EM VOLUMES, PORÉM, COM 50% APENAS DE APROVEITAMENTO DA LOTAÇÃO E PÊSO É DE CERCA DE Cr$ 75,00 POR TONELADA. NAS GRANDES CIDADES DO INTERIOR COM PERCURSO MÉDIO DE 4 QUILÔMETROS É CERCA DE Cr$ 25,00 POR TONELADA. ASSIM SÒMENTE A COLETA EM SÃO PAULO E A ENTREGA NO INTERIOR, DE PEQUENOS VOLUMES DE ENCOMENDAS, AS DESPEZAS

FEITAS MONTAM A Cr$ 100,00 POR TONELADA, O QUE É EXCESSIVAMENTE CARA, PRINCIPALMENTE, TRATANDO-SE DE TRANSPORTES E DISTÂNCIAS INFERIORES A 200 QUILÔMETROS, NAS QUAIS ELAS SE EQUIPARAM AO CUSTO DO TRANSPORTE FERROVIÁRIO.

NESSA DISTÂNCIA O CUSTO DO TRANSPORTE MISTO POR TONELADA É DE Cr$ 100,00 PARA COLETA E ENTREGA E MAIS Cr$ 100,00 PARA O FRETE FERROVIÁRIO PERFAZENDO UM TOTAL DE Cr$ 200,00 POR TONELADA. PARA ESSA MESMA DISTÂNCIA OU CAMINHÕES COBRAM CERCA DE Cr$ 150,00 PARA O TRANSPORTE DAS MESMAS MERCADORIAS.

3) AJUSTES DE FRETE NO SERVIÇO COORDENADO; RESULTADOS VERIFICADAS AS DEFICIÊNCIAS OBSERVADAS.

R) DENTRO DO ATUAL SISTEMA DE TRANSPORTE COORDENADO RODO OU URBO FERROVIÁRIO UTILIZADO PELAS PRINCIPAIS ESTRADAS DO PAÍS PARA RECUPERAÇÃO DO SEU TRÁFEGO É PERFEITAMENTE POSSÍVEL O EMPREGO DE AJUSTES, PRINCIPALMENTE, PARA GRANDES MASSAS DE TRANSPORTE DE DETERMINADAS PROCEDÊNCIAS, EM GERAL COM O MESMO DESTINO, MAS, TAMBÉM, POSSÍVEL PARA DESTINOS DIFERENTES.

TAL SISTEMA, PORÉM, PRECISA SER EMPREGADO COM MUITA PRUDÊNCIA APÓS OS INDISPENSÁVEIS ESTUDOS, NÃO SÓ PORQUE PODEMOS ACARRETAR UM ABAIXAMENTO INÚTIL DE FRETES E, PORTANTO, DE RECEITA DA ESTRADA, COMO TAMBÉM PROVOCAR GUERRA DE TARIFAS ENTRE ESTRADAS VIZINHAS, NAS QUAIS PERECERÁ, SEM DÚVIDA, AQUELA QUE PARA IGUAL DISTÂNCIA APRESENTASSE O MAIOR CUSTO DE TRANSPORTE.

EIS PORQUE ÊSSE SISTEMA MUITO UTILIZADO, POR EXEMPLO, NA THE GREAT WESTERN OF BRAZIL RAILWAY COMPANY LIMITED, NA CENTRAL DO BRASIL E NA LEOPOLDINA TEM ENCONTRADO POR PARTE DA MAIORIA DAS ESTRADAS DE FERRO PAULISTA GRANDE RESISTÊNCIA, A ELE RECORRENDO, RARAS VEZES, A E.F. SOROCABANA.

NA CONCESSÃO DO AJUSTE TORNA-SE PRECISO OBSERVAR SEMPRE COM O DEVIDO CRITÉRIO O PRE-

ÇO E APROVEITAMENTO DO CONCORRENTE NOS DOIS SENTIDOS DE TRÁFEGO, O APROVEITAMENTO DO MATERIAL RODANTE DA FERROVIA, TAMBÉM, NOS DOIS SENTIDOS DE TRÁFEGO, A QUANTIDADE TRANSPORTADA E SOBRE TUDO SE SE TRATA DE UM TRANSPORTE ADICIONAL, NOVO OU A RECUPERAR QUE POSSA SER EXECUTADO POR UMA TARIFA CUJO SOALHO SEJA O CUSTO PARCIAL DO TRANSPORTE FERROVIÁRIO, ACRESCIDO DAS DESPEZAS DE COLETA NA PROCEDÊNCIA E ENTREGA NO DESTINO.

OBSERVANDO TODOS ESSES FATORES, DEPOIS QUE NOS FOI FACULTADO PELO GOVÊRNO A TARIFA MÍNIMA FERROVIÁRIA FEITA PELA CIA. MOGIANA À CIA. MOGIANA DE TRANSPORTES, DO CUSTO PARCIAL DO TRANSPORTE, FOI QUE CONSEGUIMOS CONTRATAR AJUSTES E EXECUTÁ-LOS, PRINCIPALMENTE, EM GRANDES MASSAS DE PRODUTOS AGRÍCOLAS DE BAIXA TARIFA, ANTES LEVADOS PELOS CAMINHÕES, TAIS COMO AÇÚCAR, ÁLCOOL, ARROZ, FEIJÃO, ETC...

EXECUTANDO TAIS TRANSPORTES NO SENTIDO DE EXPORTAÇÃO, NA BASE DO CUSTO PARCIAL, NÃO SÓ ASSEGURAMOS A RECEITA DELES PROVENIENTES PARA A ESTRADA DE FERRO, COMO TAMBÉM ASSEGURAMOS OUTRA RECEITA INDIRETA QUE É A DECORRENTE DO TRANSPORTE DE MERCADORIA DE IMPORTAÇÃO, ALIÁS BEM MAIS REMUNERADORA QUE DE OUTRO MODO SUBIRIA PARA O INTERIOR PELO MESMO CAMINHÃO QUE TIVESSE DESCIDO CARREGADO COM O PRODUTO DOS AJUSTES, E AÍ O QUE É PIOR PODERIA ÊSTE FAZER NA VOLTA, PARA TAIS MERCADORIAS, O PREÇO DE SEU CUSTO PARCIAL DE TRANSPORTE.

4) EXTENSÃO OBRIGATÓRIA DO SERVIÇO DE COORDENAÇÃO; MEDIDAS NECESSÁRIAS E AUXÍLIOS INDISPENSÁVEIS.

R) ENTENDEMOS QUE NUM REGIME COMO É O NOSSO ATUAL DE LIVRE EXPLORAÇÃO DE SERVIÇOS DE UTILIDADES PÚBLICAS COMO SÃO OS TRANSPORTES, NÃO SE COADUNA COM A OBRIGATORIDADE DE QUALQUER IMPOSIÇÃO E, PORTANTO, TAMBÉM DA DE COORDENAÇÃO OBRIGATÓRIA.

NO NOSSO ENTENDER ESTA SÓ SERIA ADMISSÍ

VEL NUM REGIME EM QUE TODAS AS ESTRADAS DE FERRO DO PAÍS FOSSEM DO ESTADO OU POR ÊLE AMINISTRADAS.

NO ENTANTO, A ATUAL SITUAÇÃO DE CONCORRÊNCIA VERDADEIRAMENTE DESIGUAL QUE AS FERROVIAS FAZEM OS TRANSPORTES RODOVIÁRIOS QUE OUTRAS DESPEZAS PRÁTICAMENTE NÃO TEM SENÃO AS DO CUSTO PARCIAL DO TRANSPORTE, VISTO COMO NÃO PAGAM AS DE VIA PERMANENTE, SINALIZAÇÃO, TRÁFEGO E OUTRAS QUE PESAM SÔBRE AQUELAS. ALÉM DE UM TRATAMENTO FISCAL ABSOLUTAMENTE LIVRE QUE NÃO PODE CONTINUAR.

JÁ QUE O PAÍS NECESSITA, COMO JÁ DEMONSTRÁMOS, DE TODOS OS MEIOS DE TRANSPORTE, TÉCNICA E ECONÔMICAMENTE COORDENADOS QUASI AUTOMÁTICOS PELA APLICAÇÃO DE CADA UM DELES ÀS CONDIÇÕES DE SEU RENDIMENTO MÁXIMO, OUTRA ALTERNATIVA NÃO RESTA ALÉM DA COORDENAÇÃO OBRIGATÓRIA QUE O CAMINHO DA LIVRE CONCORRÊNCIA, BASEADA, NO ENTANTO, EM ABSOLUTA IGUALDADE DE TRATAMENTO.

SOMOS CONTRÁRIO A COBRANÇA DE PEDÁGIO, IMPRÓPRIAMENTE DENOMINADO PEDÁGIO, BASEADA EM TAXAS FIXAS POR TONELADA DE CAPACIDADE DO VEÍCULO ATUALMENTE EMPREGADO PELAS RODOVIAS, POIS QUE, ESTA TAXA FIXA INCIDINDO APENAS SÔBRE O PÊSO, EM ALGUNS CASOS, É DEMASIADAMENTE FORTE COMO ACONTECE NAS CURTAS DISTÂNCIAS, TORNANDO-SE, NO ENTANTO, FRACA NAS MÉDIAS DISTÂNCIAS E FRAQUISSIMA E DEFICIENTE MESMO NAS GRANDES DISTÂNCIAS.

A NOSSO VÊR, MELHOR SERIA QUE ESSA TAXA QUE SE DESTINA EVIDENTEMENTE AO PAGAMENTO DE CONSERVAÇÃO DO LEITO RODOVIÁRIO RECAISSE SÔBRE A DISTÂNCIA PERCORRIDA, ISTO É, NUMA BASE QUILOMÉTRICA.

NENHUMA DIFICULDADE TERIA A SUA APLICAÇÃO, VISTO COMO O MESMO PÔSTO RODOVIÁRIO QUE ATUALMENTE COBRA A TAXA FIXA DE RODÁGIO PASSARIA A COBRAR A TAXA VARIÁVEL POR QUILÔMETRO ENTRE AS LOCALIDADES, ENTRE AS QUAIS DEVE-SE EXECUTAR A VIAGEM DO VEÍCULO.

NAS CONCLUSÕES DE NOSSA TESE DO CONGRESSO DE BELO HORIZONTE ESTABELECEMOS TODAS AS

CONDIÇÕES DE ORDEM TÉCNICA, ECONÔMICA E FISCAL, QUE DEVE-SE PESAR SOBRE O TRÁFEGO RODOVIÁRIO, DE MODO A DAR-LHE UM TRATAMENTO IGUAL AO FERROVIÁRIO.

NÓS DISPENSAMOS, PORTANTO, DA TRANSCRIÇÃO AQUI PARA NOS REPORTARMOS AOS ANAIS DO MESMO CONGRESSO O QUE FOI DITO A RESPEITO.

ABAIXO TRANSCREVO MINHA PROPOSTA QUE FOI APROVADA NA CONFERÊNCIA DE DIRETORES DAS ESTRADAS DE FERRO DO BRASIL, REALIZADA NO RIO DE JANEIRO EM NOVEMBRO DE 1947.

"CONSIDERANDO QUE:

A) O SITEMA TARIFÁRIO VIGENTE NAS FERROVIAS BRASILEIRAS NÃO SATISFAZ MAIS AS NECESSIDADES DAS MESMAS EM FACE DO DESENVOLVIMENTO E DOS REQUISITOS NECESSÁRIOS AO MODERNO TRANSPORTE;

B) QUE IDENTICAMENTE NÃO SATISFAZ A CLASSIFICAÇÃO DA ATUAL PAUTA DE MERCADORIAS C.G.T.3 E MESMO QUE SATISFIZESSE DEVERIA SER REVISTA PARA ATENDER AO NOVO SISTEMA TARIFÁRIO.

RECOMENDA-SE A REVISÃO DO SISTEMA TARIFÁRIO FERROVIÁRIO ATUALMENTE EM VIGOR NAS FERROVIAS BRASILEIRAS DENTRO DOS SEGUINTES PRINCIPIOS GERAIS:

LIMITES	INFERIOR	CUSTO DE TRANSPORTE OU EM CASOS ESPECIAIS CUSTO PARCIAL DOS TRANSPORTES
	SUPERIOR	RESISTÊNCIA ECONÔMICA DA MERCADORIA AO TRANSPORTE OU COMO QUEREM ALGUNS, O VALOR COMERCIAL DA MERCADORIA NO LOCAL DO CONSUMO.

NÚMEROS DE TARIFAS

NÃO TANTO PELO SEU NÚMERO ATUAL COMO PELA MÁ ESCALONAGEM DAS MESMAS, PRINCIPALMENTE NAS ESTRADAS DE FERRO DO GRUPO DE SÃO PAULO ONDE EM ALGUNS CASOS AS CLASSES SE ACUMULAM QUASI EM CONTACTO SEM DIFERENCIAÇÃO APRECIÁVEL UMA EM RELAÇÃO

A OUTRAS, O SISTEMA TARIFÁRIO ATUAL NÃO ATENDE MAIS A EXIGÊNCIA DO TRANSPORTE MODERNO QUE DEVE ATENDER A UM GRANDE NÚMERO DE FATORES QUE INFLUEM NO CUSTO E PORTANTO NAS TARIFAS A SEREM COBRADAS PELOS RESPECTIVOS TRANSPORTES.

DEVE, POIS, HAVER UM NÚMERO SUFICIÊNTE DE TARIFAS, CONVENIENTEMENTE DECALADAS UMAS DAS OUTRAS, SEJA DE 5% EM 5%, SEJA DE 10% EM 10% DE MODO A QUE O SISTEMA APRESENTE A ELASTICIDADE NECESSÁRIA ÀS MODERNAS EXIGÊNCIAS DO TRANSPORTE FERROVIÁRIO, NÃO PERDENDO DE VISTA QUE ELAS NÃO SE REFIRAM SÒMENTE AS DE PREÇO, MAS DE MUITAS OUTRAS CONDIÇÕES.

ÊSSE NÚMERO NÃO PODE SER FIXADO SEM UM PRÉVIO ESTUDO QUE PELA SUA COMPLEXIDADE EXIGE TEMPO.

A NUMERAÇÃO DAS TARIFAS DEVE SER FEITA DE BAIXO PARA CIMA CORRESPONDENDO A DE Nº 1 À MAIS BAIXA, CONTRARIAMENTE À NOMENCLATURA ATUAL.

AS TARIFAS DEVEM ATENDER ÀS MODERNAS EXIGÊNCIAS DO TRANSPORTE, ISTO É, AO PREÇO, À PRESSA, PERFEIÇÃO DO SERVIÇO, E PORTANTO, TÔDAS ESSAS CONDIÇÕES DEVEM EXIGIR UM SISTEMA TARIFÁRIO ELÁSTICO, BEM MAIS ELÁSTICO QUE O ATUAL.

DEVEM ATENDER A DISTÂNCIA, VELOCIDADE, VALOR, QUALIDADE, CONDIÇÃO, FIDELIDADE REEXPEDIÇÃO, DIREÇÃO, CORRENTE DE TRÁFEGO, SENTIDO E ATÉ MESMO ESTAÇÃO DO ANO.

ALGUMAS DESSAS CONDIÇÕES ATENDEM À DEFESA DIRETA DA ESTRADA CONTRA A CONCORRÊNCIA DE DIVERSAS ESPECIES. QUANTO À DEFESA TARIFÁRIA DA ESTRADA CONTRA A CONCORRÊNCIA RODOVIÁRIA, DADA A CARACTERISTICA ESSENCIALMENTE DIVERSA DOS DOIS SISTEMAS DE TRANSPORTE E, PORTANTO, DE SUAS TARIFAS, ELA DEVE SER FEITA POR UM SISTEMA TARIFÁRIO À PARTE, DENTRO DA PRÓPRIA ESTRADA POR MEIO DE AJUSTES OU TARIFAS ESPECIAIS QUANDO FÔR O CASO, OU MELHOR AINDA, POR MEIO DE UMA EMPRÊSA SUBSIDIARIA CONTROLADA PELA PRÓPRIA VIA FÉRREA COMO ACONTECE EM SÃO PAULO.

PRETENDER SUPERPOR A TARIFA HIPERBÓLICA DA RODOVIA À

PARABÓLICA DA FERROVIA É ANALITICAMENTE IMPOSSÍVEL E NA PRÁTICA SERIA SACRIFICAR O PRINCIPAL AO SECUNDÁRIO, ISTO É, CORRER O RISCO DE PERDER A RECEITA FERROVIÁRIA JÁ OBTIDA PARA OBTER UMA MENOR RODOVIÁRIA.

AMBAS PODEM COEXISTIR POR UM ORGANISMO À PARTE SEM CONFLITOS NEM PREJUIZOS, DENTRO DESSES PRINCÍPIOS:

PROPONHO, PORTANTO:

A) - QUE SEJA NOMEADA UMA COMISSÃO COMPOSTA DE UM REPRESENTANTE DO DEPARTAMENTO NACIONAL DE ESTRADAS DE FERRO, DO CHEFE DA CONTADORIA GERAL DE TRANSPORTES DO RIO, DE 2 MEMBROS DAS ESTRADAS DO GRUPO RIO E 2 DAS DAS ESTRADAS DO GRUPO DE SÃO PAULO PARA:

1º) REVEREM O ATUAL SISTEMA TARIFÁRIO DAS FERROVIAS BRASILEIRAS E ATUALIZAREM DE MODO A SATISFAZER AS NECESSIDADES DAS ESTRADAS DE FERRO EM FACE DAS EXIGÊNCIAS DO MODERNO TRANSPORTE.

2º) REVEREM A PAUTA DE CLASSIFICAÇÃO C.G.T.3 ATUALIZANDO A DE ACÔRDO COM O NOVO SISTEMA TARIFÁRIO QUE FÔR ESCOLHIDO E CORRIGINDO-A DE FALHAS E INCONGRUÊNCIAS DE CLASSIFICAÇÃO ATUALMENTE VERIFICADAS.

B) - QUE TERMINADO ÊSSE TRABALHO DA COMISSÃO SEJA ÊLE APRESENTADO E APROVADO PELO CONSELHO DE TARIFAS E TRANSPORTES DO RIO.

Dr. NELSON SPINOLA TEIXEIRA: - SR. PRESIDENTE, TIVE O GRANDE PRAZER DE LÊR ÊSTE TRABALHO DA AUTORIA DO NOSSO BOM AMIGO DR. ODIR COSTA, GRANDE E INCANSÁVEL LUTADOR DAS ESTRADAS DE FERRO.

Dr. ODIR DIAS DA COSTA- SR. PRESIDENTE EU PEÇO A PALAVRA, APENAS PARA AGRADECER AO NOBRE COLEGA, DR. SPINOLA TEIXEIRA, A BONDADE, A CLAREZA E A EXPRESSÃO QUE POUDE DAR A LEITURA DO TRA

BALHO, QUE TALVEZ NEM EU MESMO PUDESSE DAR.

Dr. ARTHUR CASTILHO: - AGRADEÇO AO DR. ODIR COSTA A SUA VALIOSA COLABORAÇÃO A QUAL NÃO ME SURPREENDE, POIS ESTOU HABITUADO A RECEBE-LA HÁ MAIS DE 12 ANOS.

DEVO TRAZER TAMBÉM AS EXPRESSÕES DO MEU RECONHECIMENTO À GENEROSIDADE DOS CONCEITOS EXPENDIDOS A MEU RESPEITO.

O DR. ODIR COSTA REVELOU, MAIS UMA VEZ, ÊSSE ASPECTO DE GRANDE AMIZADE PARA COMIGO E A ELE SOU SUMAMENTE AGRADECIDO E TORNO PÚBLICO A CONSTÂNCIA DESSE MEU SENTIMENTO, REVELANDO EM TODAS AS OCASIÕES COM UMA GENEROSIDADE IMPAR.

NÃO ADMIRA QUE OS CONCEITOS QUE S.S. TEM SOBRE AS ESTRADAS DE FERRO E SOBRE OS SEUS PROBLEMAS, COINCIDAM COM OS QUE EU EXPRESSO SEMPRE, PORQUE SOMOS AMBOS BATALHADORES, DE HÁ MUITO TEMPO, EM PRÓL DE UMA BOA CAUSA, DESDE O CONGRESSO DE CAMPINAS, ATRAVÉZ DE TODA A ATUAÇÃO DA ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA DE ENGENHARIA FERROVIÁRIA, NA QUAL S.S. DESEMPENHA, NESTE MOMENTO, AS RESPONSABILIDADES DA DIREÇÃO GERAL. DESDE AQUELE JÁ LONGÍNQUO CONGRESSO DE CAMPINAS E ATRAVÉZ DOS CONGRESSOS DE CURITIBA, BELO HORIZONTE E PERMANENTEMENTE ATRAVÉZ DOS TRABALHOS CONTINUADOS DO CONSELHO DE TARIFAS E TRANSPORTES E CONSELHO ADMINISTRATIVO DA C.G.T., TEMOS TRABALHADO EM COMUM NUM ESFÔRÇO UNIFORME E SEMPRE OTIMAMENTE COORDENADO E TEMOS ALCANÇADO ÊSSE RESULTADO BRILHANTE COM QUE A CIA. MOGIANA SE SOBREPÔS À NOSSA ADIMIRAÇÃO PELO RESULTADO PRÁTICO E POSITIVO OBTIDO COM A EXCELENTE ADMINISTRAÇÃO DO DR. ODIR COSTA.

A QUESTÃO DE COORDENAÇÃO DE TRANSPORTE, INFELIZMENTE, NÃO TEM SIDO BEM COMPREENDIDA NO SEU MAGNIFICO ALCANCE NA SOLUÇÃO DOS PROBLEMAS FERROVIÁRIOS BRASILEIROS. O DR. ODIR COSTA MOSTROU, IGUALMENTE, AQUELA VERDADE INCONTESTA DE QUE NÓS TEMOS QUE NOS ATER À OBSERVAÇÃO ESTRITA DO QUE FAZ O CONCORRENTE, QUE É QUEM DETERMINA O NOSSO TÉTO TARIFÁRIO, A FIM DE QUE POSSAMOS TIRAR O NECESSÁRIO DO ESPAÇO LIVRE ENTRE O ASSOALHO DO NOSSO EDIFÍCIO DE TRANSPORTE, QUE É DETERMINADO INFLEXIVELMENTE PELO CUSTO DO REFERIDO TRANSPORTE, E O TÉTO QUE NOS É IMPOSTO PELA CONCORRÊNCIA RODOVIÁRIA.

Os trabalhos do Dr. Odir Costa, graficamente apresentados nesse quadro em que S.S., sintetizando os resultados analiticos mencionados na sua conferência realizada no ano passado, mostrou com dados positivos que, à medida que nós subimos o assoalho tarifário, a concorrência faz baixar o této, de forma que temos de continuar nesta senda, estando destinados ao completo esmagamento do nosso aparelhamento. É uma imagem clara e precisa mostrando que não dispomos de meios para levantarmos o nosso této tarifário, sendo uma questão de vida ou de morte fazermos baixar as nossas tarifas, mas sem trazer prejuizos, quer dizer, diminuindo o custo do nosso transporte.

O Dr. Odir Costa disse muito bem que, se assim não fizermos, teremos que passar a viver à custa das arcas do Tesouro Nacional. Infelizmente é uma solução que tem tendencia à se generalizar, com grave prejuizo para a economia geral do país encerrando um critério de injustiça, como bem foi frizado por S.S., sendo já aceita uma opinião de Trevisani, mostrando que o custo do transporte deve ser parte dos onus de quem utiliza.

Não é justo, como S.S. fez mensão, que moradores de zonas desprovidas de qualquer parcela de transporte ferroviário, estejam pagando, como contribuintes geral da Nação, pelos benefícios que os usuários do transporte pelo trilho tiram, do Tesouro Nacional, pela tarifa deficitária em outras regiões do país.

O Dr. Odir Costa explicou, com muita habilidade, que um dos meios de rebaixar o custo de transporte, seria a mecanização extensiva, mostrando aquele caso prático que S.S. obteve no escritório da sua Companhia. De fato, eu também venho insistindo nessa mesma tése de ampla mecanização, para a redução da mão de obra onerosa e pouco produtiva que temos. Não sou partidário da dispensa em massa de operários, que têm, como nós, direito a viver no Brasil. Se não houvesse lugares vagos em outros setores da vida nacional, vagas abundantissimas mesmo, seria impiedade indicarmos a supressão do trabalho braçal para adotarmos a mecanização, mas todos nós sabemos que há falta de braços em outras partes e onde essa mão de obra, menos especializada, poderia dar uma produção bem mais eficiente do que a que se está fornecendo nos setores de transporte pelo trilho.

TAMBÉM REJUBILO-ME COM AQUELA NOÇÃO CLARA QUE TEVE O DR. ODIR COSTA INDICANDO A MUDANÇA DO SISTEMA DE TRAÇÃO COMO BASE DE ECONÔMIAS SENSIVEIS NOS CUSTOS DOS MATERIAIS DA EXPLORAÇÃO FERROVIÁRIA. DE FATO, A "DIESEL" E A ELETRIFICAÇÃO, SÃO MEDIDAS QUE SE IMPÕEM IMEDIATAMENTE PARA UMA BAIXA REAL E RÁPIDA DOS CUSTOS DA TRAÇÃO. ESTOU DE ACÔRDO COM S.S. DE QUE A REVISÃO DO TRAÇADO, SENDO MOROSA, TORNA OS RESULTADOS COMPENSADORES, QUE OFERECE, MAIS DEMORADOS. NÓS TEMOS NECESSIDADE URGENTE DE FAZER A REVISÃO EM BASES DE REALIZAÇÃO A BREVE TÊRMO. DEI A ATENÇÃO MERECIDA ÀQUELA OBSERVAÇÃO DE S.S., DAS FALTAS DE ELEMENTOS CONTÁBEIS E ESTATISTICOS PARA ESTUDOS TARIFÁRIOS. INFELIZMENTE É UMA REALIDADE QUASI GENERALIZADA E, NO BRASIL, NÃO É SÓ A MOGIANA, POIS GRANDE NÚMERO DE ESTRADAS DE FERRO INDUSTRIAIS, VENDENDO TRANSPORTE, NÃO CONHECE CUSTO REAL DA SUA PRODUÇÃO. É UMA DAS COISAS MAIS DIFICEIS NO BRASIL É A DETERMINAÇÃO DO CUSTO ESPECIFICO DOS TRANSPORTES. HÁ MAIS DE DEZ ANOS VENHO LUTANDO, CONSTANTE E IMPERTINENTEMENTE, PARA OBTER DADOS ESSENCIAIS À APURAÇÃO DESSES CUSTOS. TENHO OBTIDO NOMEAÇÕES DE COMISSÕES QUE SE ESBARRAM NA BOA VONTADE DOS ELEMENTOS ESTUDIOSOS DO CASO, COURAÇADOS NAS FALTAS DOS ELEMENTOS ESSENCIAIS PARA NOS DAREM AQUELES PRECIOSOS DADOS DE QUE NÓS CARECEMOS PARA A FORMAÇÃO DE UM PREÇO ESPECÍFICO MÉDIO DOS TRANSPORTES. QUANDO DIGO QUE ESBARRAMOS NA BOA VONTADE, É PRECISO EXPLICAR QUE CHEGAMOS À CONCLUSÃO DE QUE NADA MAIS PODEMOS FAZER, PORQUE NÃO TEMOS QUE LUTAR CONTRA A MÁ VONTADE, NÓS TEMOS QUE LUTAR CONTRA A MÁ VONTADE, NÓS TEMOS QUE LUTAR CONTA A BOA VONTADE DESARMADA. É IMPOSSÍVEL NOS DAREM ESSES ELEMENTOS. FOMOS, POR ISSO LEVADOS A CRIAR A PADRONIZAÇÃO GERAL DAS CONTAS FERROVIÁRIAS E TIVEMOS, COM A PERTINÁCIA DOS ESFORÇOS, O RESULTADO RELATIVO. FOI CRIADA MAIS, AINDA, A COMISSÃO DE PADRONIZAÇÃO DE CONTAS FERROVIÁRIAS E ESTA COMISSÃO TRABALHA, METÓDICAMENTE, COM A MELHOR BOA VONTADE, MAS, OS RESULTADOS AINDA NÃO ESTÃO NA CORRESPONDÊNCIA DOS ESFORÇOS EMPREGADOS, BASTANDO CITAR UM FATO QUE DIZ BEM DE TODA A NOSSA DIFICULDADE, É QUE, NA MAIORIA DOS CASOS, OU NA QUASI TOTALIDADE DOS CASOS, NÃO CONSEGUIMOS AINDA DIFERENCIAR, SEPARAR, OS CUSTOS DO TRANSPORTE DE PASSAGEIROS, DO RELATIVO DOS TRANSPORTES DAS MERCADORIAS, APESAR DE TODOS OS ESFORÇOS QUE TEMOS EMPREENDIDOS. DESSA FORMA, TODOS OS NOSSOS CONHECIMENTOS DE CUSTO DE TRANSPORTE QUASI QUE SE SINTETIZAM NOS CUSTOS MÉDIOS GERAIS E, DEPOIS, POR PROCESSOS MAIS OU MENOS HABILIDOSOS, FAZEMOS AS DEDUÇÕES RESPECTIVAS PARA A DETERMINAÇÃO DOS CUSTOS ESPECIFICOS, MAS NÃO SABEMOS A CONSISTÊNCIA E O ACÊRTO DESSAS DEDUÇÕES, DE FORMA QUE, NO FIM, RESULTA EM PURO EMPIRISMO.

FEZ TAMBÉM O DR. ODIR COSTA UMA DISCRIMINAÇÃO A RESPEITO DAQUELA DIFERENÇA DE PREÇOS DO TRANSPORTE PELO TRILHO E PELA ESTRADA DE RODAGEM, MOSTRANDO COMO A SITUAÇÃO SE INVERTEU, COMPLETAMENTE, NUM RÁPIDO PERIODO DE 6 ANOS. CHAMO AQUI A ATENÇÃO DOS NOBRES COLEGAS PARA UMA OBSERVAÇÃO QUE ME VEM SENDO FEITA PELO DR. MANOEL LEÃO, DIGNO DIRETOR DA GREAT WESTERN, E QUE ME PARECE TER ALTA RAZÃO DE SER.

OBSERVOU S.S., QUE OS CAMINHÕES USAM ALTA PERCENTAGEM DE ARTIGOS DE IMPORTAÇÃO E, COMO NA OPINIÃO DELE, O DOLLAR ESTÁ ABAIXO DO CUSTO REAL, ÊSSE RODOVIARISMO ESTÁ SE APROVEITANDO DA SITUAÇÃO E CRIANDO O SUB-TRANSPORTE BEM ABAIXO DA REALIDADE. O DR. ODIR COSTA MOSTROU ESSES DADOS COMO FATORES EXPRESSIVOS EM REFERÊNCIAS AOS CAMINHÕES E EM REFERÊNCIA À GASOLINA, QUE TEVE APENAS UM AUMENTO DE 60%. EM CONTRAPOSIÇÃO, NÓS NÃO TEMOS FEITO IMPORTAÇÃO DE MATERIAL, ENTRANDO, PORTANTO, O CRUZEIRO COMO ELEMENTO PARA A DESPEZA FERROVIÁRIA E, DAÍ SERMOS OBRIGADOS A FAZER DESPEZAS EM MOEDA DEPRECIADA, DE MANEIRA QUE A CORRELAÇÃO DOS DADOS FOI QUE DETERMINOU AQUELA INVERSÃO A QUE FEZ ALUSÃO O DR. ODIR COSTA. E, FINALMENTE, O DR. ODIR ESTÁ NA CORRENTE QUE O DR. MUYLAERTE OUTRO DIA, COM MUITA PRECISÃO, AQUI DEFINIU, E DA QUAL ME TORNEI DESDE LOGO UM ARDENTE ENTUSIASTA. DISSE O DR. MUYLAERTE: "PARA AS ESTRADAS DE FERRO, FORA DA ELETRIFICAÇÃO, NÃO HÁ SALVAÇÃO".

O DR. ODIR COSTA SE MOSTROU TAMBÉM PARTIDÁRIO DESSA SOLUÇÃO DECISIVA. EU TENHO APENAS UM REPARO A FAZER, A RESPEITO DAQUELA INDAGAÇÃO SOBRE O "SERVIÇO DE COLETA E ENTREGA A DOMICÍLIO" NOS PEQUENOS DESPACHOS, INCLUINDO O PREÇO TARIFÁRIO. EU QUERO DAR MAIS PRECISÃO A MINHA IDÉIA.

EU SUPUZ QUE ISSO FOSSE QUASI COMO UM SERVIÇO DE PROPAGANDA. JULGAVA QUE, POR EXEMPLO, FOSSE ASSIM: UM FREGUÊS PARTICULAR NECESSITANDO DE UM ARTIGO, COM UMA SIMPLES TELEFONEMA A UMA AGÊNCIA COMERCIAL RODO-FERROVIÁRIA, FACILMENTE PODERIA SABER O PREÇO DA MERCADORIA, POSTA EM SUA CASA SEM MAIORES ABORRECIMENTOS. ÊSSE SERVIÇO, DE ALGUM MODO, NA SUA IDÉIA GERAL, ME FOI INSPIRADO POR UM SERVIÇO QUE FOI FETIO PELO DR. GUARACY AMARANTE NO RODOVIÁRIO DA CENTRAL DO BRASIL.

RECORDO-ME QUE, TEMPOS HOUVE, EM QUE BASTAVA DAR UMA

TELEFONEMA PARA O RODOVIÁRIO DA CENTRAL DO BRASIL PARA SE TER EM CASA A PASSAGEM, PARA QUALQUER PONTO DE DESTINO LIGADO À CENTRAL DO BRASIL, A CAMINHONETE PARA RECEBER A BAGAGEM, COM O DESPACHO FEITO NO MOMENTO, E O PAGAMENTO DEVENDO SER EFETUADO NO DESTINO, OU NA PROCEDÊNCIA, COMO DESEJASSE O CLIENTE. ERA UM SERVIÇO MAGNIFICO, QUE NÃO SEI SE AINDA CONTINUA SENDO EXECUTADO.

SÃO ESSAS AS OBSERVAÇÕES QUE ME JULGUEI NO DEVER DE FAZER AO OUVIR A BRILHANTE DISSERTAÇÃO DO DR. ODIR COSTA, COM A COLABORAÇÃO MUITO ATIVA DO DR. SPINOLA TEIXEIRA. DOU, AGORA, A PALAVRA AO SR. REPRESENTANTE DA E.F. SOROCABANA.

Dr. RUY COSTA RODRIGUES

Estrada de Ferro Sorocabana

O TRONCO DE PENETRAÇÃO DA SOROCABANA, ATINGIU, HÁ CERCA DE 25 ANOS, AS FRONTEIRAS DE MATO-GROSSO, NAS BARRANCAS DO PARANÁ E NESTES ÚLTIMOS CINCO LUSTRES DA SUA EXISTÊNCIA TEM SIDO APRECIÁVEL O SEU PROGRESSO MATERIAL.

A SUA PROSPERIDADE, PODE-SE DIZER, TEM RESULTADO DO TRÁFEGO DESTA ZONA CHAMADA DA ALTA SOROCABANA ATRAVESSADA PELA SUA LINHA TRONCO E DO TRÁFEGO MÚTUO QUE MANTÉM DE UM LADO COM A NOROESTE VIA BAURU, POR OUTRO LADO COM A VIAÇÃO FÉRREA DO RIO GRANDE DO SUL, ATRAVÉZ ITARARÉ E AINDA COM RÊDE PARANÁ—SANTA CATARINA, COM O NORTE DO PARANÁ, VIA OURINHOS COM A MOGIANA VIA CAMPINAS.

NO ANO DE 1946, PARA UMA RENDA PRÓPRIA DE Cr$ 331 916 588,90 FOI DE Cr$ 86 296 777,00, O RECEBIDO PELA SOROCABANA EM TRÁFEGO MÚTUO, ISTO É MAIS DE 25%.

TODOS NÓS RECONHECEMOS QUE A CONSTRUÇÃO DE UMA VIA-FÉRREA DE PENETRAÇÃO POSSA SE JUSTIFICAR PERFEITAMENTE MESMO QUANDO A RECEITA, LIQUIDA DA SUA EXPLORAÇÃO NÃO É SUFICIENTE PARA REMUNERAR O CAPITAL NELA INVESTIDO. EM TODO O LONGO PERIODO DA SUA EXISTÊNCIA, TEM A SOROCABANA DADO, ATÉ O ANO PASSADO, SALDOS NA SUA EXPLORAÇÃO PROPRIAMENTE INDUSTRIAL, DE CUSTEIO, EMBORA SEJAM ESSES SALDOS INSUFICIENTES PARA COBRIR OS ENCARGOS DE CAPITAL.

NÃO FOSSE ELA UMA FERROVIA DO ESTADO, NÃO SERIA DE ESTRANHAR QUE MEDIDAS TIVESSEM SIDO TOMADAS PARA REDUZIR AS DESPEZAS DE ESTABELECIMENTO E OS GASTOS DE EXPLORAÇÃO, COM O OBJETIVO DE TORNAR A VIA FÉRREA DIRETAMENTE REMUNERADORA, MEDIDAS, ALIÁS, QUE NÃO SERIAM ACONSELHÁVEIS, POIS SERIAM DE NATUREZA A IMPEDIR O DESENVOLVIMENTO ECONÔMICO DAS REGIÕES POR ELA SERVIDAS E ATÉ EM PREJUIZO DA EXPLORAÇÃO FUTURA DA PRÓPRIA VIA FÉRREA.

ADMINISTRADA PELO ESTADO DE SÃO PAULO DESDE 1919, NA

SEGUNDA ADMINISTRAÇÃO, TEM ENTRETANTO A SOROCABANA, DESENVOLVENDO NESTES ÚLTIMOS 20 ANOS, UM GRANDE PROGRAMA DE AÇÃO, PROCURANDO COM GRANDES INVESTIMENTOS DE CAPITAIS, MELHORAR SEM CESSAR, DE ANO PARA ANO OS SEUS SERVIÇOS, CONSTRUINDO NOVAS LINHAS, REMODELANDO TRAÇADOS ANTIGOS, DUPLICANDO A SUA LINHA TRONCO NO TRECHO DE TRÁFEGO MAIS INTENSO PARA AUMENTAR A SUA CAPACIDADE DE DESCARGA, CONSTRUINDO PÁTIOS, DESVIOS, NOVAS ESTAÇÕES E ARMAZENS, CONSTRUINDO NOVAS OFICINAS E DEPÓSITOS PARA LOCOMOTIVAS, CONSTRUINDO RESIDÊNCIAS PARA O SEU PESSOAL, REFORÇANDO A SUA VIA PERMANENTE E O SEU PARQUE DE MATERIAL RODANTE, E DE TRAÇÃO, INSTALANDO O SELETIVO PARA O CONTROLE DOS TRENS, SINALIZANDO A SUA LINHA TRONCO NO TRECHO DE TRÁFEGO MAIS DENSO, ETC, ETC...

COMO LINHA DE BITOLA MÉTRICA EVOLUIU DOS TRILHOS TIPO 20 PARA TRILHOS TIPO 45 - APRESENTANDO HÁ MAIS DE 10 ANOS NO PARQUE FERROVIÁRIO NACIONAL DESTA BITOLA OS VAGÕES INTEIRAMENTE METÁLICOS COM TRUQUES MONOBLOCO, DE MAIOR LOTAÇÃO E REDUZIDA TARA, ASSIM COMO AS LOCOMOTIVAS A VAPOR, TIPO SIMPLES, DE MAIOR POTÊNCIA E MAIOR PÊSO POR EIXO E ÚLTIMAMENTE AS LOCOMOTIVAS ELÉTRICAS TAMBÉM DE MAIOR POTÊNCIA E MAIOR PRESSÃO POR EIXO. MELHOROU E ESFORÇA-SE POR MELHORAR AINDA MAIS, NUM IMPERATIVO A QUE NÃO PODE FUGIR, O SEU SERVIÇO DE PASSAGEIROS, ADQUIRINDO E CONSTRUINDO NAS SUAS PRÓPRIAS OFICINAS COMPOSIÇÕES DE CARROS METÁLICOS.

E QUAIS FORAM NESTE JÁ LONGO PERÍODO DE ADMINISTRAÇÃO DO ESTADO, OS BENEFÍCIOS AUFERIDOS PELO ESTADO E PELA COLETIVIDADE, QUE PODERIAM SER LEVADOS A CRÉDITO DA SOROCABANA?

NÃO PODEMOS PRECISAR, MAS APENAS ASSEVERAR QUE FORAM EXTRAORDINÁRIAMENTE GRANDES ESSES BENEFÍCIOS.

O AUMENTO DO TRÁFEGO

O O TRÁFEGO DA SOROCABANA MAIS QUE DOBROU NESTES ÚLTIMOS 15 ANOS E NESTE ÚLTIMO QUINQUÊNIO, NO ACRÉSCIMO GERAL DAS SUAS DESPEZAS DE EXPLORAÇÃO RELEVA NOTAR O GRANDE AUMENTO COM A DESPEZA COM PESSOAL, QUE TRIPLICOU, DE 1943 PARA 1947, SENDO QUE EM 1948 SERÁ 4 VEZES MAIOR QUE A DE 1943.

E É ESSA UMA DAS PARCELAS EM RELAÇÃO À QUAL, CONFORME JÁ FOI TANTAS VEZES AQUI REALÇADO, PRECISAM AS ADMINISTRAÇÕES ATUAR COM A RACIONALIZAÇÃO, MECANIZAÇÃO OU SERVIÇOS.

DESPESA COM PESSOAL

FORAM AS SEGUINTES DESPEZAS DE CUSTO DE 1943 A 1947:

	ANO DE 1943	-	CR$	81.779.024,70
	" " 1944	-	CR$	104.846.054,90
	" " 1945	-	CR$	152.811.544,40
	" " 1946	-	CR$	208.834.744,30
	" " 1947	-	CR$	244.924.667,50
(APROXIMADO)	" " 1948	-	CR$	300.000.000,00

REDUÇÃO DO QUADRO DO PESSOAL

CONFORME JÁ DISSEMOS, É INDISPENSÁVEL UMA AÇÃO NO SENTIDO DE REDUZIR A DESPEZA COM PESSOAL, SENDO MESMO ACONSELHÁVEL UMA REDUÇÃO NOS QUADROS E NÃO SE PREENCHENDO DURANTE ALGUM TEMPO NOS ÚLTIMOS POSTOS AS VAGAS QUE FOREM SE VERIFICANDO.

A SOROCABANA ESTÁ AGINDO NESSE SENTIDO.

EM 31 DE DEZEMBRO DE 1947, TINHA ESTA ESTRADA EM TODOS OS SERVIÇOS - 21.722 EMPREGADOS, SENDO QUE 18263 EM SERVIÇOS PRÓPRIAMENTE DE CUSTEIO.

EXPLORAÇÃO FERROVIÁRIA	17.601
SERVIÇO RODOVIÁRIO.....	662
T O T A L....	18.263

A RELAÇÃO DE EMPREGADOS, NA EXPLORAÇÃO FERROVIÁRIA, PARA UM MILHÃO DE TON. KM. FOI A SEGUINTE:

12,10 EMPREGADOS PARA UM MILHÃO DE TON. KM. UTEIS.
4,75 " " " " " " " BRUTOS.

PESSOAL EM SERVIÇO

RÊDE SOROCABANA (BITOLA DE 1,00) E SERVIÇO RODOVIÁRIO

EM 1931 DE DEZEMBRO DE 1947, ESTAVAM EM TODOS OS SERVIÇOS, NA ESTRADA, 21.722 EMPREGADOS, CONTRA 20.174, EM 1946, CUJA DISTRIBUIÇÃO DEMONSTRA O QUADRO SEGUINTE:

DESIGNAÇÃO	QUANTIDADE	POR 100 QUILÔMETROS EM TRÁFEGO	POR 1.000.000 DE TON. KM. DE PESO	
			ÚTIL	BRUTO
EM SERVIÇO DE CUSTEIO				
EXPLORAÇÃO FERROVIÁRIA:				
DIRETORIA E REPARTIÇÕES ANEXAS:				
DIRETORIA PRÓPRIAMENTE DITA.....	5			
SECRETARIA.....	32			
CONSULTORIA JURÍDICA.....	29			
CUSTEIO DOS EDIFÍCIOS CENTRAIS....	84			
MOTORISTAS DOS DEPARTAMENTOS.....	14			
COMISSIONADOS (SECÇÃO TÉCNICA)....	5			
TOTAL.....	169	7,73	0,12	0,05
DEPARTAMENTO DE FINANÇAS:				
CHEFIA.....	26			
CONTABILIDADE.....	72			
CONTADORIA.....	291			
ESTATÍSTICA.....	75			
TESOURARIA.....	25			
SERVIÇO MECANIZADO.....	127			
TOTAL.....	616	28,16	0,42	0,16
DEPARTAMENTO DO TRÁFEGO.....	333	15,22	0,23	0,09
DEPARTAMENTO DE TRANSPORTES.....	10.315	471,57	7,09	2,78
DEPARTAMENTO DE MECANICA.....	2.413	110,31	1,66	0,65
DEPARTAMENTO DE VIA PERMANENTE....	2.664	121,79	1,83	0,72
DEPARTAMENTO DE CONSTRUÇÃO.....	303	13,05	0,21	0,08
DEPARTAMENTO DE ELETRICIDADE (SINALIZAÇÃO).....	167	7,64	0,12	0,05
DEPARTAMENTO DO PESSOAL.....	151	6,90	0,10	0,04
DEPARTAMENTO DO MATERIAL.....	381	17,42	0,26	0,10
DEPARTAMENTO DE PATRIMÔNIO.....	56	2,56	0,04	0,02
DEPARTAMENTO DE ASSIST. SOCIAL....	33	1,51	0,02	0,01
TOTAL - EXPLORAÇÃO FERROVIÁRIA....	17.601	804,66	12,10	4,75
SERVIÇO RODOVIÁRIO:				
DEPARTAMENTO DO TRÁFEGO.....	662	-	-	-
TOTAL DE EXPL. FERROV. E SERV. RODOVIÁRIO.....	18.263	-	-	-

RESUMO DE DESPEZA DE EXPLORAÇÃO

	PESSOAL Cr$	MATERIAL E DIVERSOS Cr$	TOTAL Cr$
1) ADMINISTRAÇÃO.....	26.388.625,70	26.107.896,10	52.496.521,80
2) MOVIMENTO..	137.973.165,70	156.672.638,60	294.645.804,30
3) PREPARAÇÃO E CONSERVAÇÃO DO MATERIAL RODANTE E FLUTUANTE.....	28.143.343,80	23.033.570,40	51.176.914,20
4) VIA PERMANENTE E EDIFÍCIOS.....	40.982.755,50	15.229.970,50	56.212.728,00
5) TRÁFEGO(SECÇÃO COMERCIAL.....	11.436.776,80	4.203.974,30	15.640.771,60
TOTAL..	244.924.667,50	225.248.071,90	470.172.739,40

VERIFICA-SE QUE A DESPEZA NA RUBRICA MOVIMENTO É 62% DA DESPEZA TOTAL DE CUSTEIO. NA DESPEZA COM PESSOAL NO TOTAL (MOVIMENTO) DE Cr$ 137.973.165,70, TEMOS PARA:

		% EM RELAÇÃO AO TOTAL.
1) - PESSOAL DE ESTAÇÕES.....	Cr$ 54.655.946,50	40%
2) - PESSOAL DE CONDUÇÃO DE TRENS.....	Cr$ 17.974.238,30	13%
3) - PESSOAL DE TRAÇÃO.....	Cr$ 23.303,898,30	17%
4) - PESSOAL EM MANOBRA DE TRENS.....	Cr$ 6.467.005,20	5%

NA DESPEZA MATERIAIS E DIVERSOS NO TOTAL DE Cr$ 156.672.638,60 73% CORRESPONDEM Á DESPEZA COM COMBUSTIVEL.

DESPEZAS COM PERDAS E AVARIAS

SERVIÇO DE RECLAMAÇÕES

TEM A ESTRADA DE FERRO SOROCABANA PASSADO PELAS MESMAS DIFICULDADES PORQUE TEM PASSADO OUTRAS ESTRADAS TENDO-SE MESMO, CONFORME ENCERRARAM ONTEM AQUI OS DIGNOS REPRESENTANTES DA VIAÇÃO FÉRREA DO RIO GRANDE DO SUL E DA COMPANHIA PAULISTA COMENTANDO AS VIOLAÇÕES OS EXTRAVIOS, NESTES ÚLTIMO TEMPOS, OU CARGAS, BAGAGENS E ENCOMENDAS.

FORAM OS SEGUINTES OS NÚMEROS DE INDENIZAÇÕES PROCESSADAS NOS QUATRO ANOS DE 1943 A 1946 EM AVARIAS, EXTRAVIOS DEMORAS, VIOLAÇOES, ACIDENTES, INCENDIOS, ETC.

ANOS	Nº DE INDENIZAÇÕES PROCESSADAS	IMPORTÂNCIA TOTAL	VIOLAÇÕES		INCÊNDIOS	
		Cr$	Nº	IMPORTÂN- Cr$	Nº	IMPORTÂNCIA Cr$
1943	977	3.589.147,50	35	5.269,90	645	3.456.362,00
1944	1254	2.990.209,80	93	10.313,30	661	2.489.222,90
1945	2021	4.832.965,90	194	50.018,90	698	3.880.685,50
1946	1433	2.948.546,30	171	36.082,90	287	2.173.505,90

COMO SE VERIFICA PRAZO A TOTALIDADE DA IMPORTÂNCIA TOTAL SE REFERE A INCÊNDIOS.

O DEPARTAMENTO DOS TRANSPORTES E O SERVIÇO DO MOVIMENTO

ATÉ O ANO PASSADO (1947) O SERVIÇO DE ESTAÇÕES COM A TRAÇÃO E O SERVIÇO DE MOVIMENTO CONSTITUIRAM NA ESTRADA O DEPARTAMENTO DOS TRANSPORTES QUE ENFEIXA NAS SUAS MÃOS A PARTE ATIVA OU DINÂMICA DA FERROVIA.

SAINDO DO ANTIGO SISTEMA DEPARTAMENTAL DERA A ESTRA-

DA EM 1937 COM A CREAÇÃO DESSE DEPARTAMENTO, UM PASSO PARA A FUTURA ORGANIZAÇÃO DIVISIONAL QUE FOI, FINALMENTE, A PARTIR DO 2º SEMESTRE DESTE ANO (1948), POSTA EM VIGOR NA ESTRADA.

O SERVIÇO DO MOVIMENTO

O SERVIÇO DO MOVIMENTO QUE TEM EM SEU AUXILIO O CONTROLE PELO SELETIVO, É UM DOS SERVIÇOS MAIS IMPORTANTES DA EXPLORAÇÃO DE UMA ESTRADA DE FERRO.

A SOROCABANA, PODE-SE DIZER, TEM INSTALADO O SELETIVO EM QUASI TODA A SUA REDE.

A IMPORTÂNCIA DE TAL SERVIÇO PARA REDUÇÃO DAS DESPEZAS COM PESSOAL E MATERIAL A CONSIDERAR NESTA ÚLTIMA PARCELA O COMBUSTÍVEL, QUE REPRESENTA A DESPEZA DE MAIOR VULTO, É MANIFESTA.

INFLUEM PRINCIPALMENTE NÊSSE SENTIDO:

1) - A FORMAÇÃO DE TRENS QUE PERMITAM A UTILIZAÇÃO CONVENIENTE DA POTÊNCIA DAS LOCOMOTIVAS.

2) - O APROVEITAMENTO MÁXIMO DA CAPACIDADE DO MATERIAL RODANTE.

3) - O ESTUDO RACIONAL DE ITINERÁRIOS E CUMPRIMENTO DOS HORÁRIOS.

4) - A ELIMINAÇÃO DE PARADAS DESNECESSÁRIAS E PERDA DE TEMPO EM PONTO DE CRUZAMENTOS.

5) - AS MANOBRAS DESNECESSÁRIAS.

6) - REDUÇÃO O MAIS POSSÍVEL DO TEMPO ENTRE A ENTREGA DA LOCOMOTIVA ATÉ A SUA SAÍDA COM O TREM PARA O QUAL ESTAVA ESCALADO.

O ESTUDO RACIONAL DE ITINERÁRIO E CUMPRIMENTO DE HORÁRIOS DEPENDE QUASI QUE EXCLUSIVAMENTE DO MOVIMENTO.

O TEMPO GASTO EM MANOBRAS ASSIM COM SOB PRESSÃO E AINDA O PERDIDO INULTIMENTE ENTRE A HORA DE ENTREGA DA LOCOMOTIVA E A HORA EM QUE A MESMA COMEÇA A PRESTAR O SEU SERVIÇO EFETIVO, DEPENDEM TAMBÉM ÚNICAMENTE DO MOVIMENTO.

NOS ANOS DE 1944 A 1945 A SOROCABANA DISPENDEU, EM PURA PERDA, COM AS SUAS LOCOMOTIVAS, SÓ PARA ACENDER O FOGO A PARADA SOB PRESSÃO CERCA DE Cr$ 9.000.000,00 EM 1944 A Cr$ 8.000.000,00 EM 1945.

NA SOROCABANA, DO TOTAL DE PERCURSO DAS LOCOMOTIVAS A VAPOR TOTAL LOCS/KM MAIS DE 40% É DE PERCURSO SUPLEMENTAR - PERCURSO CORRESPONDENTE AO TEMPO GASTO EM MANOBRAS, SOB PRESSÃO, ETC. SENDO O PERCURSO SUPLEMENTAR EM RELAÇÃO AO PERCURSO EFETIVO, OU TRENS-KM, DA ORDEM DE 70%.

COM AS LOCOMOTIVAS ELÉTRICAS ESSA PERCENTAGEM É APENAS EM 20%.

TANTO NO SISTEMA DEPARTAMENTAL COMO NO SISTEMA DIVISIONAL, AS LOCOMOTIVAS UMA VEZ ENTREGEUS AO TRÁFEGO FICAM SOB AS ORDENS DO MOVIMENTO, PERMITINDO A AÇÃO CONJUNTA DOS SERVIÇOS DO TRÁFEGO E TRAÇÃO.

É POIS DO MOVIMENTO QUE DEPENDE REDUZIR AO MÍNIMO COMPATÍVEL COM AS NECESSIDADES DO SERVIÇO, ÊSSE PERCURSO CORRESPONDE A MANOBRAS PARADAS PARA CRUZAMENTOS, SOB PRESSÃO, ETC.

O TREM ECONÔMICO:

CONSIDERANDO QUE O COMBUSTÍVEL CONSUMIDO NAS PARADAS INDEPENDENTEMENTE, PORTANTO, DAS CONDIÇÕES TÉCNICAS DOS TRAÇA-

DOS, É UMA PARCELA QUE PESA NO AUMENTO DAS DESPEZAS - ATINGINDO CONFORME AVALIAÇÃO DE WELLINGTON A 33% DO CONSUMO TOTAL-VERIFICA-SE, DESDE LOGO, A GRANDE IMPORTÂNCIA NA AÇÃO PARA REDUZIR AO MÍNIMO ÊSSES DISPERDICIOS PARA O QUE MUITO CONTRIBUE UM TRABALHO DILIGENTE DO MOVIMENTO PELO CONTROLE RIGOROSO DOS DESPACHADORES DO CENTRO SELETIVO, - NÃO SENDO POR OUTRA RAZÃO QUE O TREM MAIS ECONÔMICO, INDEPENDENTEMENTE DAS CONDIÇÕES DO TRAÇADO, ISTO É, O TREM QUE PROCURA O PREÇO DE CUSTO MÍNIMO - É AQUELE QUE MAIS SE APROXIMA DA MARCHA IDEIAL QUE SERIA A MARCHA DIRETA DA PROCEDÊNCIA AO DESTINO.

E HÁ PARA AS ESTRADAS DE FERRO, PARA CERTOS TRANSPORTES E EM DETERMINADAS CONDIÇÕES DE AFLUXO DE TRÁFEGO - ESSA POSSIBILIDADE DE GRUPAR OS ELEMENTOS DE TRÁFEGO EM CORRENTES QUE PERMITIRÃO O MOVIMENTO DE TRENS DE CARGA COMPLETA, DE MARCHA RÁPIDA, FAZENDO O SEU PERCURSO SEM ESCALA DO PONTO DE PARTIDO AO DESTINO.

SÒMENTE O CUSTO DE PARADA E DE PARTIDA DE UM TREM PELAS ESTATÍSTICÁS AMERICANAS (1935) É:

DE $ 0,84 A $ 2,40 PARA CADA PARADA E PARTIDA DE UM TREM DE PASSAGEIROS.

DE $ 1,00 A $ 4,80 PARA PARADA E PARTIDA DE UM TREM DE CARGA.

O SERVIÇO DE TRAÇÃO É EMINENTEMENTE TÉCNICO, MAS O MOVIMENTO TEM TAMBÉM O SEU LADO TÉCNICO.

ASSIM É QUE SE COSTUMA AFERIR O BEM OU O MAU SERVIÇO TÉCNICO DO TRÁFEGO, PELO COEFICIENTE QUE DÁ A JUSTA PROPORÇÃO ENTRE O MATERIAL DE TRANSPORTE E A CARGA TRANSPORTADA - É O COEFICIENTE QUE DÁ A JUSTA PROPORÇÃO ENTRE O MATERIAL DE TRANSPORTE E A CARGA TRANSPORTADA - É O COEFICIENTE QUE DÁ A PERCENTAGEM DE UTILIZAÇÃO DA LOTAÇÃO OFERECIDA.

ÊSSE COEFICIENTE FOI NA SOROCABANA EM 1945 O MELHOR DESTES ÚLTIMOS ANOS DE QUASI 60% (59,70%). ISSO CONSIDERANDO

SÒMENTE OS CARREGADOS.

CONSIDERANDO CARREGADOS E VAZIOS ÊSSE COEFICIENTE FOI DE 44,40%.

O COEFICIENTE MÉDIO NAS ESTRADAS DE FERRO AMERICANAS É DE 67%.

CONSIDERANDO, PARA O NOSSO CASO O COEFICIENTE QUE SEJA EM 50% A PROPORÇÃO ENTRE O MATERIAL DE TRANSPORTE E A CARGA TRANSPORTADA NÃO DEVE SER SUPERIOR A 2, PARA NÃO FUGIRMOS ÀS REGRAS DE UMA BOA EXPLORAÇÃO FERROVIÁRIA - ISTO É, DEVEMOS POSSUIR, COMO REALMENTE POSSUIMOS, CERCA DE 2 VEZES O MATERIAL CUJA CAPACIDADE LIQUIDA COMPORTA O NOSSO VOLUME DE TRÁFEGO.

ISSO QUE TODOS NÓS SABEMOS - QUE A PROVIDÊNCIA PARA ATENDER AO AUMENTO DO TRÁFEGO NÃO DEVE CONSISTIR SÒMENTE EM ADQUIRIR VAGÕES, MAS APROVEITA-LOS MELHOR E APARELHAR-SE A ESTRADA PARA REPARA-LOS E CONSERVA-LOS MELHOR - ISSO É QUE DEVE SER INCUTIDO NO ESPÍRITO DE TODO FERROVIÁRIO PARA QUE TODOS TRABALHANDO, COMO DEVEM TRABALHAR PARA O MESMO OBJETIVO CONTRIBUAM EFICAZMENTE PARA A ELEVAÇÃO DÊSSE COEFICIENTE DE UTILIZAÇÃO DOS VAGÕES, - O PESSOAL DE ESTAÇÕES, DIMINUINDO O TEMPO DE CARGA E DE DESCARGA E O TEMPO CORRESPONDENTE ÀS MANOBRAS; O PESSOAL DO MOVIMENTO, ACELERANDO A MARCHA DOS TRENS DE MERCADORIAS, E APERFEIÇOANDO O SISTEMA DE DISTRIBUIÇÃO DE VAGÕES VAZIOS.

O DESEQUILÍBRIO DAS CORRENTES DE TRÁFEGO

SE ISSO É IMPORTANTE PARA UMA ESTRADA QUE TEM UM TRÁFEGO EQUILIBRADO, É DE MAIOR IMPORTÂNCIA PARA AQUELA QUE NÃO O O TEM, COMO A SOROCABANA, EM QUE O TRÁFEGO DE IMPORTAÇÃO É CERCA DE 60% DO TRÁFEGO DE EXPORTAÇÃO - TENDO, ASSIM, QUE ARCAR COM O ÔNUS DE UMA FORTE CORRENTE DE VAGÕES VAZIOS.

A PERCENTAGEM DOS EIXOS PASSIVOS É DE 27% EM RELAÇÃO AO TOTAL É DE QUASI 37% EM RELAÇÃO AOS EIXOS ATIVOS.

É PRECISO DESENVOLVER UMA CAMPANHA JUNTO AO PESSOAL PARA QUE ELE SINTA A NECESSIDADE DE TORNAR MAIS ATIVOS OS EIXOS DOS VAGÕES CARREGADOS AUMENTANDO A CARGA ÚTIL MÉDIA POR EIXO, E DE TRANSFORMAR SEMPRE QUE POSSÍVEL, OS EIXOS PASSIVOS EM ATIVOS E DE REDUZIR AO MÍNIMO O PERCURSO DESTES EIXOS PASSIVOS.

TODOS OS VÉÍCULOS PARA CARGA E PASSAGEIROS DA SOROCABANA TEM 4 EIXOS E O NOSSO TRÁFEGO DE CARROS E VAGÕES JÁ ATINGE POR ANO A CERCA DE 600 000 000 EIXOS-KM.

REGULARIDADE DE TRÁFEGO

DE MUITOS ANOS A ESTA PARTE, UMA DAS RAZÕES DA MELHORIA DO NOSSO SERVIÇO DE TRÁFEGO É TER A SOROCABANA TODO O SEU MATERIAL EQUIPADO COM ENGATE CENTRAL AUTOMÁTICO E FREIO A VÁCUO.

É, ENTRETANTO, NECESSÁRIO RECONHECER QUE PARA TRENS MAIS PESADOS E MAIS VELOZES JÁ O FREIO A VÁCUO NÃO SATISFAZ PLENAMENTE.

NO SISTEMA ELETRIFICADO PODE SER O FREIO A VÁCUO AUXILIADO PELO FREIO REGENERATIVO DA LOCOMOTIVA ELÉTRICA.

SINALIZAÇÃO

TEM A SOROCABANA UMA SINALIZAÇÃO NA LINHA TRONCO DE TRÁFEGO MAIS INTENSO QUE VEM ATENDENDO SATISFATÓRIAMENTE À SEGURANÇA DA CIRCULAÇÃO.

NÊSSE SENTIDO, ENTRETANTO, PRECISAMOS EVOLUIR E JÁ TEM SIDO OBJETO DE ESTUDO A APLICAÇÃO DO C.T.C. NA LINHA SINGELA DO TRONCO DE SANTO ANTÔNIO EM DIANTE, QUE ESTÁ SENDO ELETRIFICADO.

As Estradas de rodagem afluentes do eixo ferroviário

As administrações das estradas de ferro deveriam interessar-se ativamente pela construção e conservação de estradas de rodagem afluindo para o eixo ferroviário.

Há em outros paizes vias férreas que gastam uma percentagem de sua Receita na construção de estradas nessa natureza.

A Sorocabana estudou pelo seu departamento competente um plano sêsse sentido que pensava poder pôr em execução com a colaboração do Departamento de Estradas de Rodagem e das Municipalidades.

Tráfego de passageiros

No ano passado de 1947 numa receita de Cr$ 474.475.231,00 teve a estrada uma receita com passageiros de Cr$ 74.413.260,80.

Isso é cerca do 16% da Receita total.

Tráfego de Mercadorias

Tem a Sorocabana um tráfego de mercadorias diversificado e os cinco produtos que ocupam o primeiro lugar em tonelagem e em renda são: (1946).

TRÁFEGO RETRIBUIDO

	TONELAGEM T	RENDA Cr$
MADEIRA.....	476,624 T	32 889 991
CAFÉ.....	264,329 T	35 359 900
MILHO.....	338,702 T	26 885 759
CIMENTO.....	161 650 T	6 685 439
ALGODÃO EM PLUMA....	139 299 T	11 439 654
T O T A L.....	1 377 604 T	
GRANDE T O T A L....	3 290 577 T	246 805 342

A N I M A I S

EM TRENS DE PASSAGEIROS E CARGAS - TRANSPORTOU NOS ÚLTIMOS ANOS UMA MÉDIA DE CERCA DE 850.000 ANIMAIS, COM UMA RECEITA:

EM 1947 - Cr$ 13.242.871,70

EM 1946 - Cr$ 14.913.594,80

VERIFICA-SE LOGO, COM RELAÇÃO AOS DOIS TRANSPORTES DE MADEIRA E ANIMAIS A IMPORTANCIA PARA A SOROCABANA DA LOCALIZAÇÃO DAS INDÚSTRIAS, SERRARIAS E FRIGORÍFICOS NAS ZONAS DE PRODUÇÃO. CUJA NECESSIDADE JÁ FOI AQUI REALÇADA POR ILUSTRES COLEGAS.

CONSTRUÇÃO DE UM PÁTEO DE TRIAGEM EM PRESIDENTE ALTINO

EM VISTA DO DESENVOLVIMENTO CRESCENTE DO SEU TRÁFE-

go, uma das maiores necessidades atuais da Sorocabana é a construção de um grande páteo de triagem - para o serviço de cargas na cidade de São Paulo e seus arredores - e isso porque o páteo de cargas existente em Barra-Funda, que é ao mesmo tempo estação de carregamento e de descarga, páteo de triagem e depósito de tração, já não pode hoje atender mais aos serviços da Estrada. O páteo de Barra-Funda que acumula todas as demais funções de uma estação terminal de cargas.

O novo páteo de triagem, com grande capacidade, foi localizado nas proximidades de Presidente Altino - permitindo a colocação sucessiva dos diversos feixes de linhas em ordem de sua utilização, feixe de recebimento, feixe de classificação; feixe de composição; feixe de expedição com a mesma capacidade do feixe de recebimento.

No programa bienal de melhoramentos e obras novas organizado pela Sorocabana está considerada a importância de Cr$ 15.000.000,00 para o início da construção dêsse páteo de triagem.

A creação de bairos industriais e de entrepostos comerciais

A situação da Sorocabana na zona industrial em São Paulo é das mais precárias tendo acesso a uma muito pequena parte dessa zona industrial.

Com a linha que ligará diretamente São Paulo a Santos, encontra a Sorocabana, ótima oportunidade para a creação de bairros industriais e de entrepostos comerciais ao longo das suas linhas, margeando o canal de Pinheiros, na periferia da cidade.

Assim localizados êsses entrepostos fóra do centro da cidade, evitarão transportes inúteis, tornando-se mais barato o custo da distribuição.

Entrepostos comerciais, com grandes armazens ou pá-

TIOS PARA DEPÓSITOS, PARA CLASSIFICAÇÃO DE PRODUTOS, DE MANEIRA A SEGUIREM AS MERCADORIAS DIRETAMENTE DESSES ENTREPOSTOS AOS CONSUMIDORES.

CONDIÇÕES FUNDAMENTAIS DE SEGURANÇA ECONÔMICA

DESEJO FINALMENTE ABORDAR UM PONTO QUE ME PARECE DOS MAIS IMPORTANTES PARA O DESENVOLVIMENTO DO TRÁFEGO DAS NOSSAS ESTRADAS DE FERRO.

AO DESENVOLVIMENTO DOS TRANSPORTES PRECISA ACOMPANHAR O DESENVOLVIMENTO DOS CUCLEOS DA POPULAÇÃO.

É INDISPENSÁVEL A EDUCAÇÃO DAS POPULAÇÕES PARA O TRABALHO E O DESENVOLVIMENTO DA PRODUÇÃO E DA CIRCULAÇÃO ECONÔMICA INTERNA.

É PRECISO ATACAR O PROBLEMA DO POVOAMENTO, POIS ONDE NÃO HOUVER POPULAÇÃO NÃO HAVERÁ TRÁFEGO.

E PARA O PROBLEMA DO POVOAMENTO PARECE SÓ HAVER UMA SOLUÇÃO: A IMIGRAÇÃO.

PARA DESENVOLVER TRÁFEGO É NECESSÁRIO UM TRABALHO NOS CAMPOS INDUSTRIAL E AGRÍCOLA E NA COLONIZAÇÃO.

O DESENVOLVIMENTO INDUSTRIAL PODE SE CONSEGUIR FOMENTANDO A LOCALIZAÇÃO DE NOVAS INDÚSTRIAS EM ZONAS SERVIDAS PELA ESTRADA E AJUDANDO AQUELAS JÁ ESTABELECIDAS A CONSEGUIR TANTO NOVAS FONTES DE MATÉRIAS PRIMAS, COMO MERCADOS.

O FOMENTO DE NOVAS INDÚSTRIAS DEVE FAZER-SE COM BASE NAS INVESTIGAÇÕES DAS VANTAGENS NATURAIS DOS TERRENOS E DE ESTUDOS SÔBRE A LOCALIZAÇÃO DAS INDÚSTRIAS.

NAS CIDADES DE MAIS IMPORTÂNCIA AS VIAS FÉRREAS COMPRARÃO TERRENOS NAS IMEDIAÇÕES DAS ESTAÇÕES COM O FIM DE FORMAR BAIRROS INDUSTRIAIS, ENTENDENDO-SE COM OS INDUSTRIAIS E OFERECENDO-LHES FACILIDADES.

TAMBÉM SERÃO CONSTRUÍDOS ARMAZENS COM DISPOSIÇÃO PARA A COMODA DESCARGA DOS VAGÕES E NOS QUAIS SERÃO ARRENDADOS LOCAIS AO COMÉRCIO E INDÚSTRIAS, A FIM DE QUE OS VAGÕES SEJAM DESCARREGADOS DIRETAMENTE.

NOS ESTADOS UNIDOS, SABEMOS, GRANDE PARTE DO PROGRESSO DO OESTE DEVE-SE À AÇÃO DOS DEPARTAMENTOS COMERCIAIS DA ESTRADA.

COMO CASOS CONCRETOS DO QUE SE PODE CONSEGUIR COM UMA COMPANHIA BEM ORIENTADA - BASTA CITAR O CASO DE QUE OS AGENTES INDUSTRIAIS DA PENSYLVÂNIA CONSEGUIRAM UM ANO 513 NOVAS INDÚSTRIAS QUE DERAM CARGA DE 6 500 000 TONELADAS E NA ILLINÓIS CENTRAL, CONSEGUIRAM 279 NOVAS INDÚSTRIAS, COM UM VOLUME DE ATUAL DE 35 000 VAGÕES DE LOTAÇÃO COMPLETA.

NO SETOR AGRÍCOLA, AÍ, ENTÃO, É MUITO AMPLO O CAMPO ONDE SE PODE ATUAR, ATRAVESSANDO NESSAS VIAS FÉRREAS MUITAS REGIÕES POUCO PRODUTIVAS OU QUASI IMPRODUTIVAS.

A SOROCABANA COM GRANDE FERROVIA DO ESTADO DE SÃO PAULO, CONSTITUINDO UM DOS SEUS MAIS PRECIOSOS PATRIMÔNIOS, NOS ÚLTIMOS ANOS GRANDEMENTE ENRIQUECIDO, E CONSIDERADO O SEU RELEVANTE PAPEL SOCIAL COMO EMPRÊZA DE TRANSPORTE, PRECISA SERVIR E CADA VEZ MELHOR - AO PÚBLICO.

MAS, NÃO HÁ NEGAR, É PRECISO TAMBÉM PARA QUE A FERROVIA PAULISTA POSSA ATENDER A ESSA FINALIDADE, QUE ELA PROSPERE, PORQUE SÓ ASSIM PODERÁ DESEMPENHAR SATISFATÓRIAMENTE O SEU RELEVANTE PAPEL DE EMPRESA QUE EXPLORA SERVIÇOS DE UTILIDADE PÚBLICA

A SOROCABANA, VEM HÁ MESES COBRANDO FRETES, EM MÉ-

DIA, INFERIORES AO CUSTO DOS TRANSPORTES - TENDO PARA REGULARIZAR ESSA SITUAÇÃO PLEITEADO UM REAJUSTAMENTO DE TARIFAS.

PARECE-NOS TAMBÉM EVIDENTE QUE NAS VIAS FÉRREAS, QUE DEANTE DA COMPETIÇÃO RODOVIÁRIA, NÃO TENHAM ATINGIDO O TÉTO TARIFÁRIO - QUE NÃO É, COMO MUITO SE EXPRIMIU O NOSSO ILUSTRE PRESIDENTE DR. ARTHUR CASTILHO O QUE A MERCADORIA PODE SUPORTAR, MAS O QUE A RODOVIA DEIXA DE COBRAR DEVE SER FACULTADO EQUILIBRAR A SUA SITUAÇÃO COM REAJUSTAMENTOS TÁRIFARIOS CUIDADOSAMENTE ESTUDADOS.

FOI O QUE FEZ A SOROCABANA.

E ÊSSE REAJUSTAMENTO DE TARIFAS POR ELA PLEITEADO, QUE TRATAREMOS NA OCASIÃO OPORTUNA, NAS PROXIMAS REUNIÃO - NÃO SERÁ UM IMPECILHO À CIRCULAÇÃO CONVENIENTE DA PRODUÇÃO, NÃO JUSTIFICANDO, POR OUTRO LADO, DADA A SUA INSIGNIFICÂNCIA, QUALQUER ALTA DE PREÇOS NOS MERCADOS CONSUMIDORES.

DEVEMOS AQUI REALÇAR BEM QUE A ESTRADA DE FERRO SOROCABANA, É UMA DAS VIAS FÉRREAS DO PAÍS AINDA SUSCETÍVEL DE PROSPERAR ADAPTANDO A SUA EXPLORAÇÃO À SITUAÇÃO GERAL ATUAL E QUE UMA DAS FORMAS PRINCIPAIS DO AUXÍLIO QUE LHE PODE PRESTAR O GOVÊRNO - SERÁ DEIXAR-LHE APLICAR AS NOVAS TARIFAS ESTUDADAS, JUSTAS E RAZOÁVEIS.

RECONHECEMOS QUE CERTOS PEDIDOS DESTA NATUREZA NAS VIAS FÉRREAS, EMBORA PERFEITAMENTE JUSTIFICÁVEIS, COMO TEM ACONTECIDO EM OUTROS PAIZES, NÃO ENCONTRAM ECO E SÃO IMPEDIDOS ATÉ MESMO PELA COLETIVIDADE OU AGRUPAMENTOS, INTERESSADOS NUM OBJETIVO DE POLÍTICA GERAL.

NÃO PODEMOS DEIXAR DE DIZER QUE PARA A SOROCABANA O REAJUSTAMENTO PLEITEADO É INDISPENSÁVEL E NESTA OCASIÃO EM QUE ELA TEM A PESAR-LHE GRANDES ENCARGOS FINANCEIROS, VISA APENAS MELHORAR AS SUAS CONDIÇÕES DE EXPLORAÇÃO PERMITINDO-LHE VIVER ATÉ QUE POSSA COLHER, EM MAIOR ESCALA, OS FRUTOS DO PROGRESSIS

TA PROGRAMA DE REALIZAÇÕES, QUE VEM EXECUTANDO A DESPEITO DE QUAISQUER DIFICULDADES, QUANDO SE HÁ DE TER, ENTÃO, EM BENEFÍCIO DA PRÓPRIA ESTRADA, O REVERSO, DA MEDALHA: UMA REDUÇÃO DE TARIFAS.

Dr. ARTHUR CASTILHO - CONCEDO A PALAVRA DO DR. EDGARD WERNECK.

Dr. EDEGARD WERNECK

Estrada de Ferro Sorocabana

TENDO SIDO DESIGNADO PELA DIRETORIA DA E.F. SOROCABANA, POR INDICAÇÃO DO ENGº RUY DA COSTA RODRIGUES, PARA TRATAR, NESTA REUNIÃO DE DIRETORES DE ESTRADAS DE FERRO, PRESIDIDA PELO DIGNISSIMO DIRETOR DO DEPARTAMENTO NACIONAL DE ESTRADAS DE FERRO, DR. ARTHUR CASTILHO, DE ASSUNTOS RELATIVOS AO TRÁFEGO PASSO A FAZER A MINHA MODESTA EXPOSIÇÃO.

ANTES DE TRATAR AQUI DOS ASSUNTOS FIXADOS NO TEMÁRIO, PARECE-NOS OPORTUNO DIZER ALGUMAS PALAVRAS SÔBRE AS POSSIBILIDADES DE MAIOR EFICIÊNCIA DOS SERVIÇOS FERROVIÁRIOS, E DA ECONOMIA NA SUA EXPLORAÇÃO, DEVIDO À ADOÇÃO DE TIPOS DE TRAÇÃO MAIS MODERNOS, TAIS COMO A ELETRIFICAÇÃO E TRAÇÃO DIESEL-ELÉTRICA, APESAR DO ASSUNTO JÁ TER SIDO TRATADO PELOS NOSSOS COLEGAS DA SOROCABANA, ENGºS LUIZ DOMINGUES SOBRINHO E DURVAL MUYLAERT.

SEM DÚVIDA ALGUMA, SOB UM PONTO DE VISTA MAIS AMPLO, A SUBSTITUIÇÃO DA TRAÇÃO A VAPOR POR ELÉTRICA NOS GRANDES TRONCOS QUE JUSTIFIQUE O INVESTIMENTO DE CAPITAL E POR DIESEL-ELÉTRICA NAS LINHAS DE MENOR INTENSIDADE DE TRÁFEGO, CONSTITUE O PASSO MAIS GIGANTESCO QUE SE PODE DAR NO SENTIDO DE AUMENTAR A EFICIÊNCIA DAS ESTRADAS DE FERRO DO BRASIL, REDUZINDO CONSIDERÁVELMENTE O SEU CUSTO DE EXPLORAÇÃO.

A SOROCABANA VEM, DE ALGUNS ANOS PARA ESTA DATA, TRABALHANDO PARA ESSA TRANSFORMAÇÃO, SEGUINDO, EMBORA BEM ATRAZADA, O EXEMPLO DA CIA. PAULISTA, NA PARTE DA ELETRIFICAÇÃO E MARCHANDO AO LADO DA POLÍTICA DO DNEF E EFCB, NO EMPREGO DE LOCOMOTIVAS DIESEL PARA LINHAS DE INTENSIDADE DE TRÁFEGO NÃO COMPATIVEL COM O INVESTIMENTO DE CAPITAL EXIGIDO PELA ELETRIFICAÇÃO E CUJAS CONDIÇÕES TÉCNICAS PRECÁRIAS PARECEM SUGERIR O EM-

PREGO DE LOCOMOTIVAS DIESEL ELÉTRICAS DE REDUZIDO PÊSO POR EIXO E DE PEQUENA BASE RÍGIDA.

A ELETRIFICAÇÃO DA SOROCABANA INAUGURADA JÁ EM 1945 DE SÃO PAULO A SANTO ANTÔNIO, ESTAÇÃO ESTA QUE EM JUNHO DO CORRENTE ANO EXPEDIU NO SENTIDO DE EXPORTAÇÃO UMA MÉDIA DIARIA DE 9 950 TONELADAS BRUTAS, ESTÁ MAIS QUE JUSTIFICADA E SI NÃO TIVESSE SIDO REALIZADA, TERIA SEM DÚVIDA ALGUMA ESTRANGULADO NÃO SÓ O DESENVOLVIMENTO DAS ZONAS SERVIDAS PELA SOROCABANA COMO DE SUAS TRIBUTÁRIAS.

HOJE SE ACHAM ELETRIFICADOS 186 KM (SÃO PAULO A LARANJAL), SENDO 140 KM DE LINHA DUPLA. AS LOCOMOTIVAS DIESEL ELÉTRICAS RECEBIDAS EM NÚMERO DE 52, SENDO 10 DE MANOBRA E 42 PARA SERVIÇOS DE TRENS DE CARREIRA SE ACHAM EMPREGADAS NOS SEGUINTES PONTOS:

10 MANOBRAS NO TRECHO DE SÃO PAULO A CARAPICUIBA EM SUBSTITUIÇÃO A 18 LOCOMOTIVAS A VAPOR.

6 LOCOMOTIVAS EM SERVIÇO DE TRENS DE SUBÚRBIOS E TRENS COLETORES ENTRE SÃO PAULO E MAYRINK, UTILIZADAS NESSES SERVIÇOS DEVIDO AO ATRAZO NO RECEBIMENTO DE NOVAS LOCOMOTIVAS ELÉTRICAS NECESSÁRIAS PARA ATENDER AO PROLONGAMENTO DA ELETRIFICAÇÃO E AUMENTO DE TRÁFEGO NO TRECHO ELETRIFICADO.

ESTAS 6 LOCOMOTIVAS SERÃO UTILIZADAS EM OUTROS TRECHOS DE LINHA LOGO QUE POSSAMOS POR EM CIRCULAÇÃO 6 DAS 26 LOCOMOTIVAS ELÉTRICAS JÁ ENCOMENDADAS, DAS QUAIS JÁ CHEGARAM EM SANTOS 4, ESTANDO UMA SENDO TESTADA PARA SER POSTA EM USO DEVIDO A ESCASSEZ DE LOCOMOTIVAS ELÉTRICAS FOMOS OBRIGADOS A FORÇAR A SUA UTILIZAÇÃO OBTENDO DESSA FORMA UM PERCURSO DIARIO MÉDIO DE 524 KM. AS DEMAIS LOCOMOTIVAS DIESEL ELÉTRICAS ESTÃO FAZENDO O SERVIÇO DE CARGAS E PASSAGEIROS ENTRE CAMPINAS E SAMARITÁ, PERMITINDO ÀS JÁ RECEBIDAS REALIZAR O SERVIÇO DE JUNDIAÍ A PIRACICABA E BOTUCATÚ A BAURU, O QUE ESPERAMOS CONSEGUIR ANTES DE FINDO O CORRENTE ANO. ESPERAMOS DENTRO DE PRAZO RELATIVAMENTE CURTO, EXECUTAR O SERVIÇO ENTRE SÃO PAULO E BOTUCATU

COM TRAÇÃO ELÉTRICA E DE BOTUCATU A BAURU COM TRAÇÃO DIESEL ELÉTRICA E, DESSA FORMA, REDUZIR CONSIDERÁVELMENTE O TEMPO DE PERCURSO DOS TRENS DE PASSAGEIROS E DE CARGAS ENTRE SÃO PAULO E BAURU, NÃO DEVENDO ESTES ÚLTIMOS EXCEDER A 24 HORAS.

COGITOU DURANTE LONGOS TEMPOS A E.F. SOROCABANA DE REFORÇAR AS PONTES DO RAMAL DE ITARARÉ PARA EMPREGO DE MAIORES UNIDADES DE TRAÇÃO A VAPOR, POSSIVELMENTE TORNADAS DISPONÍVEIS EM VIRTUDE DA ELETRIFICAÇÃO E PARA PERMITIR UM MELHOR E MAIS RÁPIDO SERVIÇO DE PASSAGEIROS. ESSA MELHORIA VAI SE TORNAR POSSÍVEL SEM O REFORÇO DAS REFERIDAS PONTES, COM GRANDE ECONOMIA DE TRAÇÃO, COM O EMPREGO DE NOVAS LOCOMOTIVAS DIESEL-ELÉTRICAS CUJA ENTREGA SE ACHA RETARDADA. EM DADOS GERAIS, PODEMOS RESUMIR, NOS NÚMEROS QUE SE SEGUEM O EFEITO DO EMPREGO DE TRAÇÃO ELÉTRICA E DIESEL-ELÉTRICA NA E.F.S.

DESPEZA MÉDIA MENSAL DE COMBUSTÍVEL INCLUSIVE ENERGIA ELÉTRICA EM 1947 9 390 000,00

DESPEZA MÉDIA MENSAL DE COMBUSTÍVEL INCLUSIVE ENERGIA ELÉTRICA NOS CINCO PRIMEIROS MESES E 1948 8 480 000,00.

REDUÇÃO DE DESPEZA MENSAL APROXIMADA 910 000,00.

A ECONÔMIA APROXIMADA VERIFICADA COM A SUBSTITUIÇÃO DAS MANOBRAS A VAPOR POR DIESEL-ELÉTRICA NAS PROXIMIDADES DE SÃO PAULO É DA ORDEM DE Cr$ 300 000,00 POR MÊS, O QUE QUER DIZER QUE CADA UMA DAS LOCOMOTIVAS DIESEL EMPREGADAS É PAGA EM POUCO MAIS DE 3 MESES.

TAMBÉM, SOB UM PONTO DE VISTA TÃO GERAL E AMPLO QUANTO À SUBSTITUIÇÃO DO TIPO DE TRAÇÃO, CONCORRE GRANDEMENTE PARA A EFICIÊNCIA E BARATEAMENTO DO CUSTO DE TRANSPORTE - O TRAÇADO.

NESSE SENTIDO, A E.F. SOROCABANA, COMO NA SUBSTITUI

ÇÃO DO TIPO DE TRAÇÃO, NÃO SE TEM DESCUIDADO.

EM 1945, QUANDO DIRETOR, O ENGENHEIRO RUY DA COSTA RODRIGUES, INICIADOR DA TRAÇÃO DIESEL-ELÉTRICA NA SOROCABANA AUTORIZOU A CONSTRUÇÃO DA NOVA LINHA DE PRESIDENTE ALTINO A EVANGELISTA, COM 0,6% DE RAMPA MÁXIMA E RAIO MÍNIMO DE 600 METROS, DANDO DESSA FORMA INÍCIO AO PRIMEIRO ÓTIMO TRAÇADO DA ESTRADA. ABRINDO CAMINHO COM O SEU EXEMPLO, CONCORREU PARA QUE HOJE ESTEJAM EM EXECUÇÃO OS MELHORAMENTOS DE MAIS DOIS TRECHOS:

RUBIÃO JUNIOR A AVARÉ - COM 600 MS. DE RAIO MÍNIMO E 1.2% DE RAMPA MÁXIMA E ALÉM AVARÉ COM 1145 MS. DE RAIO MÍNIMO E 1.0% DE RAMPA MÁXIMA.

COM TODOS ÊESES FATORES FAVORÁVEIS TRAÇÃO ELÉTRICA - TRAÇÃO DIESEL-ELÉTRICA E BONS TRAÇADOS- CERTAMENTE A E.F, SOROCABANA, EM DATA BEM PRÓXIMA, PODERÁ APRESENTAR GRANDE MELHORA NA EFICIÊNCIA DE SEUS SERVIÇOS, BARATEANDO CONSIDERÁVELMENTE O SEU CUSTO DE EXPLORAÇÃO.

PASSEMOS A TRATAR DA MELHORIA DE SERVIÇOS SOB PONTO DE VISTA MENOS GERAL, ENCARANDO O DETALHE DOS SERVIÇOS E SEGUNDO OS ITENS DO TEMÁRIO.

ESTAÇÕES:

O NÚMERO DE EMPREGADOS EM ESTAÇÕES NA E.F.SOROCABANA POUCO TEM VARIADO. NOS SERVIÇOS PRÓPRIAMENTE DE ESTAÇÃO, O SEU NÚMERO TEM VARIADO ENTRE 2.000 E 2.100, PARA UM NÚMERO APROXIMADO DE ESTAÇÕES, AGÊNCIAS E POSTOS DE 300 A 315.

VAMOS AQUI CONSIDERAR COMO EMPREGADOS DE ESTAÇÕES, NÃO OS DESSA ESPECIALIDADE, COMO TODOS AQUÊLES SUBORDINADOS AOS SEUS CHEFES.

ASSIM CONSIDERANDO TEREMOS:

Ano	Número de Homens	Despesa Cr$	Remuneração média Cr$	Trabalho realizado
1946	4697	49 125 404,00	880,00	3 741 059 638
1947	4719	58 794 876,00	1 038,00	3 827 366 911
1948-5 meses	4780	29 031 000,00	1 210,00	1 716 376 075
1948-maio	4775	5 797 758,00	1 210,00	362 425 494

Ano	Trabalho realizado por homem mês (Aproximado)	Despesa de Pessoal de Estações por 1000 Ton-Km. (Aproximada) Cr$
1946	66.200 Ton-Km	13.2
1947	67.200 " "	15.7
1948-5 meses	72.000 " "	17.1
1948-maio	76.000 " "	15.9

Até junho de 1948 o trabalho realizado foi de 2 078 556 867 o que nos faz crer que durante êste ano atingiremos a 4 000 000 000 de ton-Km de pêso bruto rebocado.

Notamos nos dados citados o seguinte:

1) pequena variação no número de empregados.

2) pequeno aumento no trabalho realizado (cêrca de 2,5% de 46 para 47 e cêrca de 5% de 47 para 48).

3) aumento sensivel na despeza de pessoal devido a dois aumentos de vencimentos - cêrca de 40% de 1946 para 1948 e, conseqüentemente, aumento médio de salário de Cr$ 880,00 para Cr$ 1.210,00 (= 40%).

4) aumento de trabalho por homem-mês.

Sendo pràticamente constante o número de empregados

EM ESTAÇÕES, A SUA DESPESA DE PESSOAL SERÁ PRÁTICAMENTE CONSTANTE OU CRESCERÁ MAIS LENTAMENTE QUE O TRABALHO REALIZADO DE FORMA QUE PARA REDUZIRMOS A DESPESA DE ESTAÇÕES POR UNIDADE DE TRABALHO, NECESSITAMOS:

1º) REALIZAR MAIOR TRABALHO;

2º) REDUZIR O NÚMERO DE EMPREGADOS INTRODUZIDO NOVOS MÉTODOS OU POR OUTRA, MECANIZANDO O SERVIÇO.

NA PARTE REFERENTE AO SEGUNDO ITEM, A SOROCABANA, JÁ HÁ CÊRCA DE 12 ANOS USA EM SUAS DUAS PRINCIPAIS ESTAÇÕES MÁQUINAS DE FATURAMENTO, CONCORRENDO PARA PERFEIÇÃO DO SERVIÇO E REDUÇÃO DE CUSTO E HÁ CÊRCA DE 2 MESES PÔS A FUNCIONAR UM GUINDASTE FÓRA DOS TRILHOS SÔBRE RODAS DE PNEUS, ACIONADO A MOTOR DIESEL EM SUBSTITUIÇÃO AO A VAPOR, COM GRANDE AUMENTO DE EFICIÊNCIA E BARATEAMENTO DE SERVIÇO.

ALÉM DISSO ADQUIRIU UMA EMPILHADEIRA TRANSPORTADORA PARA REALIZAR ESTUDOS EXPERIMENTAIS SÔBRE SUA EFICIÊNCIA EM CARREGAMENTO E DESCARGA DE VAGÕES.

QUANTO AO PRIMEIRO ITEM, O AUMENTO DO TRABALHO REALIZADO VEM CONCORRENDO PARA A BAIXA DE DESPESA DE PESSOAL DE ESTAÇÃO, POR UNIDADE DE TRABALHO, TORNANDO-SE ENTRETANTO NECESSÁRIO NÃO SÓ ORGANIZAR PARA ISSO UM EFICIÊNTE SERVIÇO DE COMBATE À CONCORRÊNCIA RODOVIÁRIA, COMO DE FOMENTO À PRODUÇÃO.

<u>ALOJAMENTO DE PESSOAL:</u> - NAS ESTAÇÕES DE PEQUENO MOVIMENTO DO INTERIOR, A SOROCABANA TEM GRANDE PARTE DO SEU PESSOAL ALOJADO EM CASAS DA ESTRADA, MAS NOS GRANDE CENTROS E ESTAÇÕES COMPOSITORAS O PANORAMA É BEM DIVERSO, ATINGINDO A SITUAÇÃO TRÁGICA EM CERTAS CIDADES COMO SANTOS E SÃO PAULO.

PARA REMEDIAR ESSA SITUAÇÃO A ESTRADA VEM REALIZANDO PEQUENOS PROGRAMAS DE CONSTRUÇÃO DE CASAS NAS PROXIMIDADES DE SÃO PAULO, EM B. CAMPOS E SANTOS, ALÉM DE OUTRAS CONSTRUÇÕES ESPARSAS AO LONGO DA LINHA.

Em São Paulo e Santos o assunto mereceu maior cuidado, havendo um plano de construção de cêrca de 200 casas em Caraipcuiba e 300 em São Vicente, estando já algumas destas últimas entregues a empregados, Foram inauguradas, de um ano para esta data, 4 refeitórios, devendo breve ser inaugurado o de Barra Funda. Os de Santos e Mayrink já estão projetados e certamente a sua construção será iniciada brevemente.

PESSOAL DE TREM E LOCOMOTIVA

Ao contrário do que observamos no serviço de estações, a constância de número de empregados de trem e locomotivas constitue um êrro grande quando o trabalho aumenta e infelizmente a E.F. Sorocabana tem incorrido nesse êrro, não lotando o seu quadro dêsse pessoal na proporção conveniente, A determinação conveniente e ideal do número dêsses empregados deve ser feita com cuidado não só para que seja permitido o cumprimento dentro do possível, das leis trabalhistas, como para reduzir os extraordinários grandemente majorados com os premios concedidos por lei.

A situação da Sorocabana de 1946 até maio de 1948 era a seguinte, relativamente ao pessoal de máquina:

Anos	Número de empregados	Despesa	Remuneração média	Ton-Km. homem mês	Despesa por 1.000 Ton-Km.
1946	1300	21 274 488,00	1360,00	240 000	5,70
1947	1350	27 000 670,00	1670,00	235 000	7,10
1948-5 meses.	1333	13 635 200,00	2050,00	257 000	8,00
1948-maio	1321	2 752 637,00	2080,00	273 000	7,70

Se considerarmos que o salário médio do pessoal de máquinas na Sorocabana (maquinistas e foguistas), incluídas as gratificações existentes, é de aproximadamente Cr$ 1.400,00, ver1

FICAMOS QUE A MAJORAÇÃO MÉDIA DEVIDO A ESTRAORDINÁRIOS E PREMIOS É DE CERCA DE 50%.

PERMITINDO-SE UMA PERCENTAGEM DE 20% PARA EXTRAORDINÁRIOS E PREMIOS ESSA REMUNERAÇÃO MÉDIA MENSAL PASSARIA A Cr$ 1.680,00.

DE OUTRO LADO, SI ADMITIRMOS A PRODUÇÃO POR HOMEM, DE 250 000 TONS-KM, TERIAMOS PARA REDUZIR O TRABALHO DE MAIO (362 425 494) CÊRCA DE 1 440 HOMENS, NÚMERO ÊSSE QUE NÃO CONSIDERAMOS ELEVADO PARA A E.F. SOROCABANA. SENÃO VEJAMOS: DOS 1 440 EMPREGADOS TEREMOS CÊRCA DE 80 EM FÉRIAS E 10% AUSENTES E O RESTANTE PARA O SERVIÇO, CÊRCA DE 1 224. TENDO A SOROCABANA NORMALMENTE EM SERVIÇO CÊRCA DE 310 LOCOMOTIVAS E TOMANDO A MÉDIA DE 2 EQUIPES POR LOCOMOTIVAS A NECESSIDADE MÍNIMA DE PESSOAL EM SERVIÇO SERÁ DE 1 240 EMPREGADOS O QUE NÃO FAZ CONDUZIR DE MAIS 100 EMPREGADOS DE MÁQUINAS PARA O SEU SERVIÇO.

RELATIVAMENTE AO PESSOAL DE TREM, SERÁ POSSÍVEL FAZER-SE O MESMO RACIOCÍNIO.

COMO EXEMPLO PRÁTICO DO QUE EXPUZEMOS PODEREMOS CITAR UMA APLICAÇÃO FEITA EM UM DISTRITO DA ESTRADA, NO QUAL PROCEDEMOS AO AUMENTO DO PESSOAL DE TREM E MÁQUINA, PROCURANDO AO MESMO TEMPO REORGANIZAR O HORÁRIO DOS TRENS E ESCALA DE PESSOAL E LOCOMOTIVA.

OS RESULTADOS VERIFICADOS, SÃO OS SEGUINTES:

1947	DESPESA-PESSOAL			TREM-KM REALIZADO	DESPESA DE PESSOAL POR TREM-KM
	MÁQUINA	TREM	SOMA		
AGÔSTO	434 538,00	307 343,00	741 881,00	122 794	Cr$6,04
SETEMBRO	381 940,00	300 399,00	682 339,00	119 852	Cr$5,07
OUTUBRO	353 985,00	282 579,00	636 564,00	133 276	Cr$4,77

A REDUÇÃO DA DESPESA DO PESSOAL DE TREM E LOC.POR TREM-KM FOI DE Cr$ 1,27, REDUÇÃO ESSA QUE MULTIPLICADA PELO NUMERO DE TRENS-KM (133 276) ASSINALA UMA ECONOMIA DE CÊRCA DE Cr$ 170.000,00, EM UM MÊS APENAS E EM UM DOS 6 DISTRITOS DA ESTRADA

ACRESCE-SE AINDA QUE, NO EXEMPLO PRÁTICO CITADO, A ECONÔMIA FOI OBTIDA SEM AUMENTO DA VELOCIDADE COMERCIAL QUE FOI NOS REFERIDOS MESES DE 11.4- 10.7 E 11.3.

NO PERÍODO CITADO HOUVE TAMBÉM UMA REDUÇÃO DO CONSUMO ESPECÍFICO DA ORDEM DE 4% COM ECONÔMIA DE COMBUSTÍVEL DE CÊRCA DE Cr$ 36.000,00, TOTALIZANDO A ECONÔMIA EM Cr$ 206.000,00.

POR FALTA DE DADOS EM MÃOS SÔBRE O TRABALHO POR TON-KM NO TRECHO INDICADO, NÃO FIZEMOS O ESTUDO NESSA UNIDADE E SIM EM TREM KM.

PARA REDUZIR A DESPESA DE PESSOAL DE TREM E LOCOMOTIVA POR UNIDADE DE TRABALHO, TORNA-SE NECESSÁRIO:

1) - MELHORAR OS TRAÇADOS, PERMITINDO MAIORES TRENS, REDUZINDO O Nº DE HOMENS PARA UM MESMO TRABALHO.

2) - UTILIZAR MAIORES UNIDADES DE TRAÇÃO PARA PERMITIR TRENS DE MAIORES TONELAGENS.

3) - AUMENTAR A VELOCIDADE COMERCIAL REDUZINDO O NÚMERO DE HORAS DE TRABALHO.

4) - ORGANIZAR O QUADRO DE PESSOAL DE TREM E LOCOMOTIVA COM Nº DE EMPREGADOS SUFICIENTE DE FORMA A REDUZIR OS EXTRAORDINÁRIOS E PREMIOS ÀS DEVIDAS PROPORÇÕES COMPATIVEIS COM A FADIGA HUMANA, NÃO IMPONDO AO PESSOAL EXCESSO DE TRABALHO QUE ACARRETA: A) RECUSAS DE ESCALA, PROVOCANDO DESARMONIA ENTRE ADMINISTRAÇÃO E PESSOAL; B) PERDAS DE ESCALA COM RETARDAMENTO DA PARTIDA DOS TRENS E REMUNERAÇÃO INÚTIL DOS DEMAIS EMPREGADOS PRESENTES E DESPERDÍCIO DE COMBUSTÍVEL; C)

MÁ CONDUTA DOS TRENS; D) ACIDENTES; E) DESARMONIA ENTRE OS EMPREGADOS POR IMPACIÊNCIA DECORRENTE DO CANSAÇO, ETC.

* * *

INSTALAÇÕES DE SERVIÇOS DE ESTAÇÕES:

ARMAZENS - PÁTIOS - MOVIMENTO

ARMAZENS: - COM OS RECURSOS DE TRAÇÃO E MATERIAL RODANTE DE QUE DISPÕE HOJE A E.F. SOROCABANA A NECESSIDADE DE CONSTRUÇÃO DE ARMAZENS DIMINUIU CONSIDERÁVELMENTE. A NÃO SER EM ALGUMAS ESTAÇÕES ONDE A AFLUÊNCIA REPENTINA DE CAFÉ, COMO NA PRIMEIRA QUINZENA DO CORRENTE MÊS CAUSA FORTÚITA QUE NÃO JUSTIFICAVA A CONSTRUÇÃO DE ARMAZENS, NÃO TEMOS ÚLTIMAMENTE SENTIDO NECESSIDADE DE CONSTRUÇÕES DESSE GÊNERO.

EM SANTOS SERÍA OPORTUNA A CONSTRUÇÃO DE UM GRANDE ARMAZEM PARA CAFÉ, A FIM DE ATENDER COM UM MAIOR ESTOQUE DESSE PRODUTO A UMA REPENTINA OPORTUNIDADE DE LIBERAÇÃO.

NA HIPÓTESE DE SE TORNAREM NECESSÁRIAS CONSTRUÇÕES EM ALGUMAS ESTAÇÕES, PARECE-NOS MAIS CONVENIENTE A ADOÇÃO DE TIPOS DESMONTÁVEIS, STANDARD AMERICANO, EM SUBSTITUIÇÃO AOS ARMAZENS FIXOS DE ALVENARIA, MAIS CAROS E NÃO RARAS VEZES TORNADOS INÚTEIS POR DIVERSAS RAZÕES.

OS ARMAZENS DESMONTÁVEIS UMA VEZ DESNECESSÁRIOS ONDE FORAM INSTALADOS, PERMITIRÃO SUA MUDANÇA PARA PONTOS MAIS CONVENIENTES E, NA FALTA DESTES, PODERÃO SER TRANSFORMADOS EM OFICINAS, ALOJAMENTOS OU ADAPTADOS PARA RESIDÊNCIAS.

ESTAMOS DEVIDAMENTE AUTORIZADOS PARA ADMINISTRAÇÃO A ESTUDAR A CONVENIÊNCIA DE AQUISIÇÃO DE UM LOTE DESSES ARMAZENS.

= P Á T I O S =

A AQUISIÇÃO SUCESSIVA DE MAIORES UNIDADES DE TRAÇÃO E GRANDES QUANTIDADES DE VAGÕES, VEM AGRAVANDO CONSIDERÁVELMENTE A MOVIMENTAÇÃO DOS VAGÕES, QUER NOS PÁTIOS DE PEQUENAS ESTAÇÕES QUER NAS ESTAÇÕES COMPOSITORAS. GRANDE QUANTIDADE DAS NOSSAS ESTAÇÕES, MESMO DE PEQUENO MOVIMENTO, SÃO PROVIDAS DE DESVIOS PARA CRUZAMENTO DE EXTENSÃO INSUFICIENTE PARA O COMPRIMENTO DOS TRENS, OU POSSUEM APENAS UM DESVIO PARA CRUZAMENTO E CARREGAMENTO, OBRIGANDO AO SISTEMA DE "SANFONA" PARA REALIZAÇÃO DO CRUZAMENTO, COM O SEU SÉQUITO DE INCOVENIENTES E RISCOS, BEM CONHECIDO DE TODOS OS PRESENTES.

AS ESTAÇÕES MAIORES, NÃO COMPOSITORAS MAS CARACTERIZADAS PELO GRANDE NÚMERO DE VAGÕES CARREGADOS E DESCARREGADOS, NÃO POSSUEM, EM SUA MAIORIA PÁTIOS E LINHAS PARA CARGA E DESCARGA QUE PERMITAM O RÁPIDO DESEMBARAÇO DOS VAGÕES.

AS ESTAÇÕES ONDE SE ACHAM LOCALIZADAS AS INDÚSTRIAS E ARMAZENS PARTICULARES, INCLUSIVE AS DAS PROXIMIDADES, DA CAPITAL, NÃO SÃO PROVIDAS DE LINHAS DE ACESSO PARA OS DESVIOS CONCEDIDOS OBRIGANDO À ESPERA DE INTERVALOS DE TRENS DA CARREIRA PARA REALIZAÇÃO DAS RESPECTIVAS MANOBRAS.

FINALMENTE, AS ESTAÇÕES COMPOSITORAS, EM NÚMERO ELEVADO DEMAIS DEVIDO AS SUCESSIVAS QUEBRAS DE PERFIL, TAMBÉM POSSUEM EM SUA MAIORIA, INSTALAÇÃO INSUFICIENTE. TÊM SIDO TOMADAS MEDIDAS TENDENTES A REMOVER TODAS ESSAS DEFICIÊNCIAS: - AUMENTANDO NAS PEQUENAS ESTAÇÕES O COMPRIMENTO DOS DESVIOS, CONSTRUINDO DESVIO EXCLUSIVAMENTE PARA CARREGAMENTO E DESCARGA NAQUELES EM QUE O MOVIMENTO DE CARGA E DESCARGA É INTENSO E PROJETANDO-SE ACESSOS DIRETOS DAS ESTAÇÕES AOS DESVIOS CONCEDIDOS, ONDE O NÚMERO DÊLES EXIGE ESSA MEDIDA.

QUANTO ÀS PRINCIPAIS ESTAÇÕES TERMINAIS E COMPOSITÓRIAS NOS CUMPRE DIZER QUE: 1) O CRUCIANTE PROBLEMA DE NOSSA TERMINAL EM SÃO PAULO (BARRA FUNDA), JÁ HÁ ALGUNS ANOS CONSIDERADA DEFICIENTE SERÁ RESOLVIDO COM A CONSTRUÇÃO DO PÁTIO DE TRIAGEM, QUE SERÁ SITUADO EM ÁREA JÁ ADQUIRIDA PELA ESTRADA EM PRESIDENTE ALTINO, ENTRONCAMENTO DA NOVA LIGAÇÃO DE SÃO PAULO A

SANTOS.

ÊSTE PÁTIO SERÁ CONSTRUIDO DE MOLDE A PERMITIR A SEPARAÇÃO DE VAGÕES, POR PROCESSO MODERNO, PARA MAIS DE 15 DESTINOS, DE FORMA CONSIDERAVELMENTE ECONÔMICA, REDUZINDO A NOSSA ATUAL ESTAÇÃO DE BARRA FUNDA Á CONDIÇÃO DE ESTAÇÃO DE CARGA E DESCARGA, SEM NENHUM VESTÍGIO DE ESTAÇÃO COMPOSITORA.

2) - ESTAMOS AUTORIZADOS PELA ADMINISTRAÇÃO A ESTUDAR E PROJETAR A CONSTRUÇÃO DE 2 LINHAS NAS PROXIMIDADES DE SÃO PAULO NÃO SÓ PARA PERMITIR MELHORIA CONSIDERÁVEL NO SERVIÇO DE SUBÚRBIO, COMO PARA FACILITAR O ACESSO AOS DESVIOS CONCEDIDOS NESSE TRÊCHO, IMPEDINDO ATÉ CERTO PONTO O RETARDAMENTO NO ENCOSTAMENTO E RETIRADA DE VAGÕES A ÊLES DESTINADOS;

3) - A SITUAÇÃO CRÍTICA QUE NO MOMENTO ATRAVESSAMOS EM VIRTUDE DE NÃO TER A ELETRIFICAÇÃO ATINGIDO BOTUCATU, OBRIGANDO A CRIAÇÃO DE PÁTIOS DE ESTACIONAMENTO INTERMEDIÁRIOS, COMO LARANJAL E JAQUIRATIBA PROVOCANDO RETARDAMENTO NO ENCAMINHAMENTO DAS MERCADORIAS, SERÁ REMOVIDA LOGO QUE A ELETRIFICAÇÃO ATINGIR AQUELA ESTAÇÃO. A SITUAÇÃO, NESSA OCASIÃO, SERÁ ENTÃO CONSIDERÁVELMENTE MELHORADA PORQUE ATINGIREMOS BAURU COM 2 TIROS DE LOCS. SENDO UM COM ELÉTRICA ATÉ BOTUCATU E OUTRO COM DIESEL-ELÉTRICA DE BOTUCATU A BAURU. NESSA OCASIÃO NÃO SERÁ DIFICIL COLOCARMOS EM 24 HORAS, AS MERCADORIAS DESPACHADAS EM SÃO PAULO, BEM COMO REDUZIRMOS CONSIDERÁVELMENTE O TEMPO DE PERCURSOS DE PASSAGEIROS, UMA VEZ QUE ATUALMENTE FAZEMOS O TRAJETO DE CARGAS ENTRE SÃO PAULO E ITARARÉ, COM DISTÂNCIA EQUIVALENTE, EM MENOS DE 48 HORAS, HAVENDO 2 PONTOS DE ESTACIONAMENTO OBRIGATÓRIO (SANTO ANTÔNIO E ITAPETININGA).

4) - FICAREMOS DESSA FORMA COM AS SEGUINTES ESTAÇÕES RECOMPOSITORAS: - NO TRONCO - TRIAGEM EM PRESIDENTE ALTINO - BOTUCATU - B. CAMPOS - OURINHOS-ASSIS (SE LEVARMOS A ELETRIFICAÇÃO A OURINHOS O QUE NOS PARECE CONVENIENTE ELIMINAREMOS B. CAMPOS). - RAMAL DE ITARARÉ - TRIAGEM EM PRESIDENTE ALTINO - SANTO ANTÔNIO - ITAPETININGA - ITARARÉ (SI ELETRIFICARMOS ATÉ ITAPETININGA ELIMINAREMOS SANTO ANTÔNIO). - LINHA SANTOS CAMPINAS - SANTOS - MAYRINK - CAMPOS.

5) - O PROBLEMA DE SANTOS É O MAIS DÍFÍCIL DE RESOLVER. AS ÁREAS QUE A SOROCABANA POSSUE NO ATUAL TRAJETO DA LINHA, NÃO PERMITEM UMA INSTALAÇÃO COMPÁTIVEL COM O MOVIMENTO QUE A NOVA LIGAÇÃO SÃO PAULO A SANTOS PROPORCIONARÁ PARECENDO-NOS CONVENIENTE QUE O ASSUNTO SEJA ESTUDADO COM BASES NO ANTIGO PROJETO DE LIGAÇÃO ÀS DOCAS PELA ALEMÔA.

* * *

= MOVIMENTO =

TEMOS CONSEGUIDO UM ENCAMINHAMENTO BASTANTE RÁPIDO DE NOSSOS VAGÕES, PRINCIPALMENTE DO INTERIOR PARA A CAPITAL, E UM POUCO MAIS LENTO, EM MÉDIA, DA CAPITAL PARA O INTERIOR EM VIRTUDE DA DIFICULDADE DE PODERMOS LOTAR OS VAGÕES PARA UM ÚNICO DESTINO, EMBORA JÁ HÁ MUITOS ANOS TENHAMOS ORGANIZADO EM BARRA FUNDA UM ATIVO SERVIÇO DE CARREGAMENTO POR ZONAS.

PARA AS ESTAÇÕES PRINCIPAIS, ESPECIALMENTE PARA OS PONTOS DE ENTRONCAMENTO COM AS NOSSAS TRIBUTÁRIAS TEMOS PROCURADO FAZER UM ENCAMINHAMENTO RÁPIDO. APESAR DISSO NÃO TEMOS CONSEGUIDO UMA ROTAÇÃO RÁPIDA DO MATERIAL RODANTE, TÃO BOA COMO ANTERIORMENTE E ISSO ATRIBUIMOS À PERDA DE TEMPO NA CARGA E DESCARGA E DEMORAS NAS ESTAÇÕES COMPOSITORAS, PRINCIPALMENTE DEVIDO À DEFICIÊNCIA DAS INSTALAÇÕES A QUE ANTERIORMENTE NOS REFERIMOS.

PODEMOS TAMBEM ATRIBUIR A MENOR EFICIÊNCIA DE NOSSO PESSOAL À ÉPOCA QUE ATRAVESSAMOS.

EM 1942 CHEGAMOS A ATINGIR À ROTAÇÃO DE 6.1 DIAS E DURANTE OS ANOS DE 1937 E 1945 A MAIOR ROTAÇÃO FOI DE 8.1 DIAS.

EM OUTUBRO DE 1947 ATINGIMOS A 9.2 E ÊSTE ANO O MÍNIMO QUE CONSEGUIMOS FOI DE 9.6. ESTAMOS CERTOS QUE COM OS RECURSOS QUE POSSUIMOS, PODEREMOS ATINGIR A ROTAÇÃO DE 8 A 8.5.

A PROPÓSITO DA LOCALIZAÇÃO DOS FRIGORÍFICOS, TÃO BEM FOCALIZADA PELO SR. PRESIDENTE, É OPORTUNO ASSINALAR AQUI QUE A SOROCABANA JÁ TEM REDIGIDO UM CONTRATO PARA CIRCULAÇÃO DE VAGÕES FRIGORÍFICOS DE UMA FIRMA INTERESSADA NO ASSUNTO, COM SUA INDÚSTRIA LOCALIZADA EM ARAGUARÍ QUE VEM PROCURANDO SE ORGANIZAR, DE FORMA A REMETER PARA SÃO PAULO, A CARNE FRIGORÍFICADA, LIMPA, EM BLOCOS, DE FORMA A OBTER O MÁXIMO DE CAPACIDADE DE VAGÕES FRIGORÍFOCOS. A SOROCABANA ESTÁ ESTUDANDO A POSSIBILIDADE DE FORNECER OS VAGÕES PARA SEREM ADAPTADOS, CONCORRENDO DESSA FORMA PARA A IMEDIATA SOLUÇÃO DO ASSUNTO.

RELATIVAMENTE À LOCALIZAÇÃO DE INDÚSTRIAS DE MADEIRA NAS PROXIMIDADES DO PONTO DE EXTRAÇÃO, IDÉIA ESSA QUE VEM SENDO DEFENDIDA INSISTENTEMENTE PELA NOB, PARECE-NOS DEVERÁ SER MOTIVO DE ESTUDO PELAS ESTRADAS DE FERRO, CONVINDO MESMO QUE SEJAM FEITAS ALGUMAS FACILIDADES PARA SUA MAIS RÁPIDA EXECUÇÃO. A SOROCABANA, NOS SEUS PROGRAMAS DE TRANSPORTE DE MADEIRA, COSTUMA OBEDECER À SEGUINTE PRIORIDADE:

1º - MADEIRAS BENEFICIADAS

2º - MADEIRAS SERRADAS

3º - MADEIRAS EM TORAS.

TRANSPORTE DE COMBUSTÍVEL LÍQUIDOS-CONCORRÊNCIA RODOVIÁRIA

MERECE UMA MENÇÃO ESPECIAL A QUESTÃO DO TRANSPORTE DE COMBUSTÍVEIS LÍQUIDOS, ESPECIALMENTE DA GASOLINA DE SANTOS E SÃO PAULO PARA O INTERIOR. O TRANSPORTE DE GASOLINA, DURANTE MUITO TEMPO, FOI FEITO PELAS ESTRADAS DE FERRO EM TAMBORES E NA E.F. SOROCABANA ISSO SE VERIFICAVA A BEM POUCO TEMPO COM O GRANDE INCONVENIENTE DO RETÔRNO DE TAMBORES VAZIOS, NO SENTIDO EM QUE AS ESTRADAS TINHAM NECESSIDADE DE MELHOR APROVEITAR OS SEUS VEÍCULOS. A PREMÊNCIA DE VAGÕES PARA O TRANSPORTE DAS SAFRAS, JUSTAMENTE NA OCASIÃO QUE MAIS NECESSÁRIO SE TORNAVA O TRANSPORTE DE GASOLINA PARA O TRANSPORTE DA PRODUÇÃO ÀS ESTAÇÕES, PROVOCAVA O RETARDAMENTO NA DEVOLUÇÃO DOS TAMBORES COM PREJUIZO DE SEU NOVO APROVEITAMENTO CARREGADO.

PROCURANDO RESOLVER O PROBLEMA COMUM, ÀS ESTRADAS DE FERRO E ÀS COMPANHIAS DE PETROLEO, AQUELAS FAZENDO VER A ESTAS A VANTAGEM PARA AMBAS NA UTILIZAÇÃO DE VAGÕES-TANQUES PARA ÊSSE TRANSPORTE, RESOLVERAM AS CIAS. DE PETROLEO NÃO SÓ ADQUIRIR UM CONSIDERÁVEL LOTE DE VAGÕES-TANQUES, COMO ORGANIZAR DEPÓSITOS EM DESVIOS PRÓPRIOS EM PONTOS CONVENIENTEMENTE ESCOLHIDOS PARA DISTRIBUIÇÃO EM TAMBORES, A DISTÂNCIAS MAIS CURTAS.

ASSIM, QUASI TÔDAS AS COMPANHIAS NO GÊNERO FIZERAM AS SUAS CUSTOSAS INSTALAÇÕES EM OURINHOS E CADA UMA DELAS EMPREGOU EM VAGÕES-TANQUES IMPORTÂNCIA NÃO INFEIOR A Cr$ 5.000.000,00.

NÃO PRECISAMOS ENCARECER A EXCELÊNCIA DESSA MEDIDA E OS RESULTADOS FORMIDÁVEIS QUE DELA DEVIAMOS OBTER.

O PLANO, ENTRETANTO, FICOU GRANDEMENTE PREJUDICADO, PORQUE ESSAS COMPANHIAS SÓ TÊM CONSEGUIDO PARA O TRANSPORTE DE SANTOS A OURINHOS ROTAÇÃO DE 25 A 30 DIAS PARA OS SEUS TANQUES, QUANDO NA REALIDADE DEVERIA SER PELO MENOS IGUAL À MÉDIA GERAL DA ROTAÇÃO DO NOSSO MATERIAL, ISTO É, 9 A 10 DIAS, OU 3 CARREGAMENTOS POR MÊS, AINDA MAIS SE CONSIDERARMOS QUE COSTUMAMOS DAR PREFERÊNCIA NA CIRCULAÇÃO DESSES TANQUES.

A RAZÃO DESSE PÉSSIMO APROVEITAMENTO PODE SER RESUMIDA DA SEGUINTE MANEIRA:

1) FALTA DE ACESSO DOS VAGÕES-TANQUES DE BITOLA ESTREITA À ILHA DE BARNABÉ PELAS DOCAS DE SANTOS.

2) PRECARIEDADE DE ACESSO DÊSSES VAGÕES AO PONTO DE BALDEIO NA REGIÃO DAS DOCAS DE SANTOS.

DEVIDO A ESSAS DUAS GRANDES FALHAS DA COMPANHIA DOCAS DE SANTOS OS VAGÕES TANQUES SE ACUMULAM NO NOSSO PÁTIO DE ESTUÁRIO AGUARDANDO OPORTUNIDADE DE ENTRAR NAS LINHAS DAQUELA COMPANHIA, NÃO RARAS VÊZES DURANTE MAIS DE UMA SEMANA, PREJUDICANDO O SEU APROVEITAMENTO E IMPOSSIBILITANDO O ABASTECIMENTO DOS RESERVATÓRIOS FIXOS SITUADOS NO INTERIOR, CHEGANDO A PONTO DE FALTAR GASOLINA.

COMO CONSEQUÊNCIA, TEMOS OBSERVADO CAMINHÕES DO INTERIOR TRAZENDO MERCADORIAS QUE VIRIAM POR VÍA FÉRREA, PARA RETORNAREM COM GASOLINA EM TAMBORES DE SÃO PAULO, VOLTANDO DESSA FORMA À SITUAÇÃO PRIMITIVA COM PREJUÍZO PARA A ECONÔMIA EM GERAL.

COM INTUITO DE CONTORNAR ESSA DEFICIÊNCIA DA CIA. DOCAS DE SANTOS, ESTAMOS ESTUDANDO UM PLANO PARA REALIZARMOS O TRANSPORTE DE COMBUSTÍVEIS LÍQUIDOS DA ILHA DE BARNABÉ PARA O CANAL DE BARREIROS VIA CANAL INTERIOR QUE PASSA PELO CARGUEIRO EM LANCHAS PETROLEIRAS E ALÍ DESCARREGANDO EM RESERVATÓRIOS PARA CARREGAMENTO RÁPIDO EM VAGÕES-TANQUES.

DESSA FORMA, TERÍAMOS AS SEGUINTE VANTAGENS:

1º) - REPERCUÇÃO DE BOA PARTE DO TRANSPORTE DESSES COMBUSTÍVEIS QUE SÃO TRANSPORTADOS PARA SÃO PAULO E INTERIOR POR RODOVIA.

2º) - REPERCUÇÃO DO TRANSPORTE DO INTERIOR PARA A CAPITAL, DE MERCADORIAS, TRAZIDAS DE CAMINHÃO, PARA LEVAREM GASOLINA.

3º) - ELIMINAÇÃO DE BALDEIO DE EMERGÊNCIA FEITO POR CERTA COMPANHIA DE PETROLEO EM CONDIÇÕES PERIGOSISSIMAS EM LAPA DE VAGÕES DE BITOLA LARGA PARA ESTREITA.

4º) - MELHOR APROVEITAMENTO DO MATERIAL APROPRIADO (VAGÕES-TANQUES), TALVEZ TRIPLICANDO-O.

ÊSSE ASSUNTO, A NOSSO VER DEVE MERECER O MÁXIMO INTERESSE DOS MEIOS GOVERNAMENTAIS, POR AFETAR GRANDEMENTE A ECONOMIA DAS ZONAS SERVIDAS.

MUITOS OUTROS ASSUNTOS PODEREMOS TRATAR NESSA REUNIÃO, PORÉM A FALTA DE TEMPO NÕS NOS PERMITIU PREPARAR DADOS PARA APRESENTÁ-LOS DE MODO CONVÉNIENTE.

AGRADECENDO A ATENÇÃO DISPENSADA PELO SR. PRESIDENTE E DISTINTOS COLEGAS, REPRESENTANTES DE VÁRIAS ESTRADAS DE FERRO DO PAÍS, DEIXAMOS CONSIGNADOS AQUI OS NOSSOS MAIS SINCEROS APLAUSOS PELO MODO COM QUE VÊM SENDO ENCARADOS OS PROBLEMAS EXAMINADOS NESTAS REUNIÕES.

Dr. ARTHUR CASTILHO: - EM PRIMEIRO LUGAR, QUERO FELICITAR O DR. RUY COSTA RODRIGUES PELA SUA BRILHANTE ORAÇÃO.

ALIÁS, TODOS NÓS CONHECEMOS NO DR. RUY DA COSTA RODRIGUES ESTAS DUAS GRANDES FORÇAS: CIÊNCIA E PROFICIÊNCIA, DEMONSTRADAS EXUBERANTEMENTE NA SUA BRILHANTE PASSAGEM PELA DIREÇÃO DA SOROCABANA, ALIÁS, CONFIRMAÇÃO DO QUE NÓS HAVIAMOS OBSERVADO QUANDO ACOMPANHAVAMOS A SUA ATUAÇÃO NAS DIVERSAS POSIÇÕES DE DESTAQUE, QUE OCUPOU NA ADMINISTRAÇÃO DA SOROCABANA, ANTERIORMENTE À SUA DIREÇÃO GERAL.

QUANTO ÀS SUAS OBSERVAÇÕES, FORAM INTERESSANTISSIMAS E MOSTRAM O ASPECTO DE PROGRESSO ATRAVESSADO PELA SOROCABANA, EVIDENTEMENTE PADRÃO DE EFICIÊNCIA DAS LINHAS DE BITOLA ESTREITA, INDO MESMO ALÉM DO PADRÃO DE EFICIÊNCIA, NUM ESTIMULO DE COMPETIR, SEM DESVANTAGENS, COM AS OUTRAS LINHAS DE BITOLA LARGA QUE TÊM, DENTRO DA TÉCNICA, MAIOR DISPONIBILIDADE DO QUE A FERROVIA DE BITOLA METRICA E, EM ALGUNS ASPECTOS INTERESSANTES, ELA TEM CONSEGUIDO VANTAGENS REAIS POR NÓS CONHECIDAS E APLAUDIDAS. AGORA, EVIDENTEMENTE, A SOROCABANA, COMO A MAIORIA, DAS ESTRADAS DE FERRO BRASILEIRAS, LUTA COM CERTAS DESVANTAGENS, O QUE É FUNDAMENTAL NA PRODUÇÃO EFICIÊNTE E REMUNERADORA DO SERVIÇO, QUAL SEJA O DESEQUILIBRIO NAS DUAS CORRENTES DO TRÁFEGO. COMO O DR. RUY DA COSTA RODRIGUES BEM SALIENTOU, FEZ BAIXAR UM APROVEITAMENTO QUE ERA DA ORDEM DE 67% A 44% NA LOTAÇÃO, QUANDO SE FAZ O CUMPUTO TOTAL DA CIRCULAÇÃO DO VAGÃO. ESTA É UMA SITUAÇÃO PARA A QUAL NÃO HÁ SOLUÇÃO IMEDIATA A NÃO SER AQUELA SÉRIE DE SABIAS MEDIDAS QUE FORAM INDICADAS NO SENTIDO DE INTENSIFICAR A PRODUÇÃO, COM ENTREPOSTOS COMERCIAIS, COM A CRIAÇÃO E INCENTIVO DE NOVAS INDÚSTRIAS EM LOCAIS RACIONAIS INDICADOS, BEM COMO COM O FOMENTO AGRÍCOLA AMPLAMENTE AMPARADO PELA ESTRADA E PROCURANDO FAZER, POR OUTRO LADO, A COMPANHA A FAVOR DA DIMINUIÇÃO DOS PREÇOS DE TRANSPORTES, OLHANDO COM CUIDADO PARA A QUESTÃO IMPORTANTISSIMA DOS CUSTOS DAS TERMINAIS, QUE A SOROCABANA PERFEITAMENTE APRENDEU, CRIANDO UMA SÉRIE DE MEDIDAS INTERESSANTES, CULMINADAS NESSA MAGNIFICA CRIA

ÇÃO DA ESTAÇÃO-TRIAGEM EM PRESIDENTE ALTINO E NO DESENVOLVIMENTO DE TODA ESSA RÊDE, QUE ELA PROJETA, DE DESVIOS E DE ARMAZENS AO LONGO DO CANAL DO PINHEIRO, DE MANEIRA A CRIAR UMA SÉRIE DE SERVIÇOS EFICIENTES E REMUNERADORES, CONTRIBUINDO NA SUA ATUAÇÃO GERAL PARA A DIMINUIÇÃO DO CUSTO MÉDIO GERAL, PELA SUBTRAÇÃO DE PARCELAS SUBSTÂNCIOSAS DOS SERVIÇOS DE TERMINAIS, QUE TÃO POUCO TÊM SIDO ANALIZADOS E OBSERVADOS NA MAIORIA DOS CASOS.

POR ÚLTIMO, O DR. RUY DA COSTA RODRIGUES FEZ VEEMENTE APÊLO SOBRE A QUESTÃO DO AUMENTO DE TARIFAS DA SOROCABANA.

DEVO DIZER QUE, REALMENTE, A SOROCABANA É UMA DAS POUCAS ESTRADAS DE FERRO QUE AINDA NÃO TEVE O SEU TÉTO TARIFÁRIO IMPOSTO PELO SERVIÇO RODOVIÁRIO E, PORTANTO, AINDA ESTÁ LIVRE PARA SE LOCOMOVER PARA UMA ELEVAÇÃO DENTRO DO SEU TÉTO TARIFÁRIO, SEM PREJUIZO DA SUA ECONOMIA INTERNA E SEM PREJUIZO PARA O PÚBLICO EM GERAL, QUE RECONHECE SEREM OS SEUS FRETES DOS MAIS BARATOS, EXISTENTES NAS TARIFAS FERROVIÁRIAS DO BRASIL.

NÊSSE SENTIDO, TODO O NOSSO ESFORÇO, TODO O NOSSO APOIO, FORAM DADOS NA OCASIÃO DA ÚLTIMA PROPOSTA DE MAJORAÇÃO TARIFÁRIA EXAMINADA PELO D.N.E.F. E PELA CONTADORIA GERAL DE TRANSPORTES E, APÓS, PELA ATUAÇÃO BRILHANTE DO DIGNO ENGENHEIRO DELEGADO DO MINISTÉRIO DA VIAÇÃO, JUNTO À COMISSÃO CENTRAL DE PREÇOS.

FOI UM TRABALHO CONSTANTE, EXECUTADO COM ABSOLUTA CONVICÇÃO, PORQUE A SOROCABANA TINHA JUSTA RAZÃO PARA PLEITEAR A MAJORAÇÃO DOS PREÇOS DO SEU TRANSPORTE. ESTAMOS, NOVAMENTE, DIANTE DE UMA SITUAÇÃO QUE PROCURAMOS RESOLVER COM A MESMA BOA VONTADE, CONVENCIDOS DA JUSTIÇA DO QUE PLEITEIA AQUELA ESTRADA DE FERRO E PROCUREI, POSTERIORMENTE, UMA SOLUÇÃO PARA O IMPASSE CRIADO NA COMISSÃO CENTRAL DE PREÇOS, TENTANDO HARMONIZAR OS INTERESSES DA SOROCABANA COM AS DIRETRIZES GERAIS ESTABELECIDAS PARA AS QUESTÕES TARIFÁRIAS, NO MOMENTO.

SUPUNHA QUE ESSA FORMULA FOSSE BEM APLICÁVEL AO CASO E PUDESSEMOS DAR À SOROCABANA UMA SOLUÇÃO, SENÃO A SOLICITA-

DA, PELO MENOS ATENUADA, APROXIMANDO-SE DA FINALIDADE PRETENDIDA PELA ESTRADA. ENTRETANTO, SURGIRAM CERTOS DETALHES, QUE EU PRECISO AINDA RESOLVER, RELATIVOS AOS GÊNEROS, MADEIRAS, ETC, MAS EU PROMETO QUE O FAREI NO MAIS BREVE TEMPO, ULTIMANDO A PARTE QUE CABE TORNAR EFETIVA DENTRO DE UMA FORMULA JÁ SUGERIDA, SENDO, DESSE MODO, REDUZIDO AO MÍNIMO O PREJUIZO QUE POSSA DECORRER PARA A SOROCABANA, PELA DEMORA DE UMA SOLUÇÃO SEBRE O CASO.

TAMBÉM TENHO A FELICITAR O DR. EDGARD WERNEK, PELA PRECISÃO COM QUE RESPONDEU AO NOSSO QUESTIONÁRIO, PELO ESTUDO DEDICADO QUE FEZ SOBRE A SITUAÇÃO JÁ EQUILIBRADA E, TÉCNICAMENTE, BEM ORIENTADA DO TRANSPORTE NA SUA DIVISÃO. NOTIFIQUEI QUE S.S. FOCALIZOU TODOS OS DIVERSOS ASPECTOS DO NOSSO TEMÁRIO, COM PROFICIÊNCIA, COM METODO E COM UMA SINCERIDADE BEM LOUVÁVEL, MOSTRANDO, DE UM LADO, CERTAS FALHAS EXISTENTES, MAS, AO MESMO TEMPO, INDICANDO AS CORREÇÕES QUE SE TORNAM ESSENCIAIS PARA QUE SE CHEGUE ÀQUELA DIRETRIZ QUE ALMEJAMOS E QUE TÃO BEM CONHECE A SOROCABANA.

TOMEI NOTA DE VÁRIOS ITENS QUE FORAM FOCALIZADOS, PORÉM, O ADIANTADO DA HORA, NÃO PERMITE UMA ANALISE MAIOR DAQUELAS SITUAÇÕES ESPECIAIS QUE DESEJAVA COMENTAR, DENTRO DAQUELE ESPIRITO COM QUE PROCURO FAZER AS OBSERVAÇÕES APÓS AS NOTAVEIS ORAÇÕES DOS DIVERSOS DELEGADOS DAS ESTRADAS, ORAÇÕES EM QUE SE TEM DESTACADO, DE MANEIRA BEM IMPRESSIONANTE, A DELEGAÇÃO DA SOROCABANA. TODAVIA, NÃO POSSO DEIXAR DE CONGRATULAR-ME POR DOIS ASPECTOS ESSENCIAIS, QUE FORAM MANIFESTADOS ATRAVÉZ DA PALAVRA DO DR. WERNECK, NA PARTE RELATIVA À QUESTÃO IMPRESCINDIVEL DA MECANIZAÇÃO DOS SERVIÇOS, PARA DETERMINAR UMA DIMINUIÇÃO DA MÃO DE OBRA E MOSTRANDO, AO MESMO TEMPO, O GRANDE INTERESSE DESEMPENHADO PELA SOROCABANA, DANDO UMA ASSISTÊNCIA CONTINUA AOS SEUS EMPREGADOS, DESMONSTRADA NA MAGNIFICA REALIZAÇÃO DO PROBLEMA, CONSTRUINDO HABITAÇÕES NA CIDADE DE SANTOS.

É BEM DE VÊR QUE, QUANDO NÓS DESEJAMOS ESSA DIMINUIÇÃO DA MÃO DE OBRA, NÃO O FAZEMOS COM O INTUITO DE PERSIGUIÇÕES OU DE QUALQUER CAUSA MENOS NOBRE, MAS, APENAS, FOCALIZANDO AQUELE ASPECTO AO QUAL JÁ PROCUREI ME REFERIR ANTERIORMENTE E QUE DEMONSTRAVA QUE NÓS TEMOS TRABALHADORES QUE PODEM SER DESLOCADOS, COM FACILIDADE, PARA OUTROS SETORES DO TRABALHO DA VI

DA NACIONAL, ONDE POSSAM SER MAIS EFICIENTES PRODUZINDO DE MODO MAIS INTERESSANTE, NA LAVOURA, NA INDÚSTRIA, ETC.

O DR. WERNECK TAMBÉM MOSTROU AQUELAS DESPESAS DECORRENTES DA TRAÇÃO, ASSINALANDO AS MEDIDAS ECONÔMICAS NOTAVELMENTE CORRIGIDAS EM CURTO PERÍODO DE MELHORAMENTO PELOS PROCESSOS ADOTADOS PELA ESTRADA. NOTEI QUE S.S. PRECONIZA UMA SOLUÇÃO REALMENTE BEM INTERESSANTE COM A QUESTÃO DOS ARMAZENS DESMONTAVEIS E QUE, ESTOU CERTO, DARÁ UM OTIMO RESULTADO NA EXPLORAÇÃO FERROVIÁRIA, PELA EFICIÊNCIA IMEDIATA, EM CERTOS CASOS E PELA CORREÇÃO DE INSTALAÇÕES EM OCASIÕES QUE SE TORNEM SUPER- ABUNDANTES AS EXISTENTES. VEM TENDO SOLUÇÃO VANTAJOSA NOS EE. UU. ÊSSE SISTEMA E, ACREDITO QUE, A SUA ADAPTAÇÃO AO CASO BRASILEIRO, SERÁ DE NOTAVEL VALOR. DEVO ASSINALAR, AINDA, A BEM ORIENTADA CRITICA A RESPEITO DAS DEFICIÊNCIAS DE CRUZAMENTO, QUE SÃO OS FATORES GRAVES DO AUMENTO DO CUSTO DAS TERMINAIS.

FOCALIZOU S.S. IGUALMENTE, EM DIVERSAS CIRCUNSTÂNCIAS, AS CORREÇÕES QUE SÃO ESSENCIAIS, MUITAS DAS QUAIS JÁ AUTORIZADAS. APRESENTOU, TAMBÉM, S.S., SOB UM ASPECTO TODO ESPECIAL, MOSTRANDO O GRANDE FATOR DE BARATEAMENTO GERAL QUE CONSTITUE, A CRIAÇÃO DAS ESTAÇÕES COMPOSITORAS NOS DIVERSOS TRECHOS DO TRAÇADO, OS QUAIS DARÃO OS RESULTADOS POSITIVOS DE ACELERAÇÃO, RACIONALIZAÇÃO DAS CARGAS E DESCARGAS E, PORTANTO, AQUELA CORREÇÃO TAMBÉM INDISPENSÁVEL NA PARTE DE TRIAGEM E NA PARTE DE MANOBRAS, CONTRIBUINDO PARA A DIMINUIÇÃO DOS REFERIDOS ONUS FORMIDÁVEIS DAS TERMINAIS, PONTO EM QUE INSISTO, IMPERTINENTEMENTE, PEDINDO A ATENÃO DOS NOBRES DELEGADOS DE TODAS AS ESTRADAS.

FINALMENTE, O PROBLEMA INTERESSANTE DA CHEGADA DA SOROCABANA ÀS DOCAS DE SANTOS FOI FOCALIZADA, PARA MIM, NUM ASPECTO AINDA INÉDITO, PRINCIPALMENTE COM REFERÊNCIA AO PROBLEMA DO PETROLEO, E QUE ME PARECE BASEADO NUMA BOA OBSERVAÇÃO E NUMA TÉCNICA BEM ORIENTADA.

AGRADECENDO A TODOS OS PRESENTES AQUELA ESPERADA E CONFIRMADA BOA VONTADE NA COLABORAÇÃO MAGNIFICA DOS TRABALHOS QUE VIMOS REALIZANDO, PEÇO VÊNIA PARA CONVIDA-LOS NOVAMENTE PARA A PROXIMA REUNIÃO, AMANHÃ ÁS 9,30 HORAS. ESTÁ ENCERRADA A SESSÃO.

4a SESSÃO

Realizada em 29 de Julho

de 1948

4a. SESSÃO

REALIZADA NO DIA 29 DE JULHO DE 1948

REGISTRO DE PRESENÇA

PRESIDÊNCIA – Eng° Arthur Pereira de Castilho

LISTA DE PRESENÇA

DEPARTAMENTO NACIONAL DE ESTRADAS DE FERRO

Eng° Virginio Santa Rosa
Eng° Agnello Albuquerque

CONTADORIA GERAL DE TRANSPORTES

Eng° Edmundo Brandão Pirajá
Eng° Sebastião Guaracy do Amarante
Sr. Nelson Freita da Rocha

E. F. CENTRAL DO BRASIL

Eng° Arthur Henoch dos Reis
Eng° Guilerme Campos
Eng° Jáir Oliveira

THE LEOPOLDINA RAILWAY

Eng° Feliciano de Souza Aguiar

E. F. VITÓRIA A MINAS

Eng° João C. Beleza

E. F. ARARAQUARA

Eng° F. Eugenio Campos Jr.

E. F. RIO GRANDE DO NORTE

Eng° Ruben Eugenio de Fontes Abreu

E. F. MADEIRA — MAMORÉ

Eng° Benedito Pio Corrêa Lima

E. F. BRAGANÇA

Eng° Francisco Coutinho

VIAÇÃO FÉRREA DO RIO GRANDE DO SUL

Eng° Aymoré Drumond
Eng° João Corrêa Pires

E. F. NOROESTE DO BRASIL

Eng° Fernando de Freitas Melro

CIA. PAULISTA DE ESTRADAS DE FERRO

Eng° Umberto Soares de Camargo

CIA. MOGIANA

Eng° Odir Dias da Costa

E. F. SOROCABANA

Eng° Luiz Orsiní de Castro
Eng° Edgard Werneck
Eng° Ruy Costa Rodrigues

REDE MINEIRA DE VIAÇÃO

Eng° Benjamim M. de Oliveira

VIAÇÃO FÉRREA LESTE BRASILEIRO E ILHEOS

Eng° Nelson Espinola Teixeira

SECRETÁRIO — Sr. Newton Moniz Gonçalves

Dr. ARTHUR CASTILHO: - Está instalada a sessão.

De acôrdo com a Pauta organizada, devem falar nesta Reunião os delegados da R.M.V., E.F. Araraquara e E.F.C.B..Tem a palavra o Sr. Representante da R.M.V.

Dr. BENJAMIM MAGALHÃES DE OLIVEIRA

Rêde Mineira de Viação

Senhor Presidente, meus colegas:

Eu não supunha que devesse tomar a palavra nesta parte das nossas reuniões, dedicadas a assuntos técnicos do tráfego, que não é o meu Departamento. Eu esperava que o Departamento de Transporte fôsse incumbido de responder ao questionário do nosso temário e, aqui chegando, verifiquei que isso não tinha sido feito. De maneira que escrevi apenas algumas notas que vou apresentar pedindo desculpas, desde o início, pela insignificância da contribuição.

Nos assuntos referentes à parte técnica do tráfego, constantes do nosso temário, tenho alguma dificuldade em representar a Rêde Mineira de Viação, porquanto não são êles da minha alçada e sim do Departamento dos Transportes, que não é o meu.

Entretanto, como durante muitos anos dirigi êsses serviços e contrubuí para dar-lhes organização e agora troquei idéias com o atual diretor, cujo programa de melhoramentos conheço, irei fazer algumas observações sôbre certos pontos do temário, que talvez contenham algum interêsse para elucidá-los.

A Rêde Mineira de Viação responde afirmativamente à pergunta sôbre si convém aplicar 2% das taxas adicionais à assistência do pessoal, não só ao pessoal das estações, a todo o pessoal da estrada. Seria até necessária importância maior, maiores recursos para proporcionar ao pessoal o confôrto que a administração deseja dar-lhe.

Restaurantes que forneçam refeições pelo custo, ou abaixo do custo, inclusive em marmitas para o pessoal dos trens; dormitórios confortáveis e limpos, com instalações higiênicas; colocados nos pontos normais de pernoite, evidentemente exis-

TEM JÁ ÊSTES DORMITÓRIOS, PORÉM EM NÚMERO INSUFICIÊNTE E NÃO EM TODOS OS PONTOS, NOTANDO-SE QUE NEM SEMPRE EXISTEM INSTALAÇÕES COMPLETAS, DEPÓSITOS, DESTACAMENTOS E ESTAÇÕES TERMINAIS; CASAS CONFORTÁVEIS PARA RESIDÊNCIA DE TODO O PESSOAL DAS ESTAÇÕES E NÃO SÓ PARA O AGÊNTE E UM GUARDA; ÊSSE É UM PONTO QUE ESTÁ EM NOSSO PROGRAMA E QUE SERÁ EXECUTADO, JÁ TENDO SIDO FEITO ALGUMA COUSA NESTE SENTIDO, ENSINO PROFISSIONAL POR CORRESPONDÊNCIA PARA O PESSOAL DE ESTAÇÕES; FORNECIMENTO PELO CUSTO, E ÀS VEZES POR PREÇO ABAIXO DO CUSTO, DE GÊNEROS ALIMENTÍCIOS E REMÉDIOS; ASSISTÊNCIA MÉDICA MAIS EFICIENTE; A RÊDE TEM O SERVIÇO DE SUBSISTÊNCIA REEMBOLSAVEL JÁ EM GRANDE ESCALA E ESTÁ PROCURANDO SEMPRE APERFEIÇOA-LO. A ASSISTÊNCIA MÉDICA MAIS E EM PONTO DIFICILIMO, ENTRETANTO A ASSISTÊNCIA MÉDICA EM GERAL ESTÁ A CARGO DA CAIXA DE APOSENTADORIA, MAS A RÊDE ELA PRÓPRIA TEM FEITO CAMPANHAS EM DETERMINADAS ZONAS PARA O COMBATE A CERTAS ENDEMIAS E ESSAS CAMPANHAS SERÃO RENOVADAS E AMIUDADAS. ASSISTÊNCIA, AINDA, ÀS FAMÍLIAS EM MOLDES QUE JÁ EXISTEM EM ALGUMAS ESTRADAS DE FERRO E OUTRAS EMPRÊSAS, ETC. ALIÁS PARA ÊSTE ULTIMO PONTO O QUE PARECE SER PENSAMENTO DO NOSSO DIGNO PRESIDENTE, DESTINAR 2% DA RECEITA. ÊSTE É UM PONTO IMPORTANTISSIMO

ALGUMAS DESSAS COUSAS ESTÃO FEITAS, OUTRAS O SERÃO, À MEDIDA QUE APARECEREM OS RECURSOS.

ACODE-ME LEMBRAR UM PONTO, TALVEZ DESCURADO NA MINHA PRÓPRIA ESTRADA, NÃO SEI SI EM OUTRAS, MAS QUE É DE IMPORTÂNCIA DECISIVA PARA A BOA MARCHA DOS SERVIÇOS. É A NECESSIDADE DE MAIOR CONTACTO ENTRE OS CHEFES DE SERVIÇO E OS SEUS SUBORDINADOS, QUE ÀS VEZES ORÇAM POR MILHARES. A LEGISLAÇÃO SOCIAL, INFELIZMENTE, TROUXE ÊSTES MALES, OS DESENTENDIMENTOS, A DESCONFIANÇA E A SEPARAÇÃO DAS CLASSES E, AINDA, A RETRAÇÃO DE UNS EM RELAÇÃO A OUTROS. NOTA-SE ISTO EM VÁRIAS ESTRADAS E EU NOTO ISSO NA PRÓPRIA RÊDE. A RETRAÇÃO DA PRÓPRIA ADMINISTRAÇÃO EM RELAÇÃO AO PESSOAL, A FALTA DE CONTACTO, ETC. É INDISPENSÁVEL AO CHEFE CONHECER PESSOALMENTE TODOS OS SEUS AUXILIARES. NÃO É CONHECÊ-LOS APENAS ATRAVEZ DAS RESPECTIVAS FÉS DE OFÍCIO, QUASI SEMPRE INEXPRESSIVAS; É VIAJAR CONSTANTEMENTE, SISTEMÁTICAMENTE, COM FREQUÊNCIA, FALAR DIRETAMENTE AOS AGÊNTES, AOS CONFERENTES, AOS GUARDAS E TRABALHADORES, DANDO E PEDINDO IMPRESSÕES SÔBRE OS SERVIÇOS QUE EXECUTAM, OUVINDO COM INTERÊSSE E ESPÍRITO DE JUSTIÇA AS SUGESTÕES OU QUEIXAS QUE FORMULEM.

PEDINDO DESCULPA PELA REFERÊNCIA PESSOAL, DIREI QUE QUANDO CHEFE DO TRÁFEGO DA RÊDE SUL MINIEIRA, CARGO QUE DESEMPENHEI DURANTE VÁRIOS ANOS, CONHECIA UM POR UM TODOS OS AGÊNTES E CONFERENTES E A MAIORIA DOS GUARDAS DAS ESTAÇÕES; NAS MINHAS INSPEÇÕES SEMPRE OS CHAMAVA PELOS PRÓPRIOS NOMES E SEMPRE ALUDIA A RECENTES INCIDENTES DE SERVIÇO PARA DAR OU CONFIRMAR A ORIENTAÇÃO NECESSÁRIA.

O RESULTADO COLHIDO FOI SEMPRE A COLABORAÇÃO CORDIAL DO PESSOAL, A CONFIANÇA RECÍPROCA, A BOA EXECUÇÃO DOS SERVIÇOS.

ISTO NÃO CUSTA NADA, A NÃO SER TRABALHO. MENOS TRABALHO, ALIÁS, E MENOR DESPESA DO QUE PARA MANTER EXCESSOS DE FISCALIZAÇÃO E IMPÔR PELA FORÇA A DISCIPLINA E A COLABORAÇÃO.

"QUEM NÃO QUIZER COLABORADORES, TERÁ CRÍTICOS", LÁ, DIZ O ADÁGIO. ALIÁS, ESSA QUESTÃO DE NECESSIDADE DO CONTACTO PESSOAL DA ADMINISTRAÇÃO COM OS AUXILIARES, EXIGE, EVIDENTEMENTE, A DIVISÃO DO TRABALHO, POIS É IMPOSSIVEL MANTER ÊSSE CONTACTO DO CHEFE DO TRÁFEGO, DO CHEFE DA LINHA, DO CHEFE DA TRAÇÃO, EM UMA ESTRADA EXTENSA, COM ADMINISTRAÇÃO DEPARTAMENTAL.

NO NOSSO TEMÁRIO NOTA-SE A PREOCUPAÇÃO MUITO JUSTA DE SEREM ESTUDADOS OS MEIOS PARA A REDUÇÃO DOS INCONVENIENTES DIFICULDADES E DESPESAS DOS TERMINAIS E DAS BALDEAÇÕES, MECANIZANDO-SE QUANTO POSSÍVEL OS RESPECTIVOS SERVIÇOS.

ESPERO QUE IREMOS À RAIZ DESSES MALES COM AS SUGESTÕES QUE AQUI SERÃO APRESENTÁDAS PELOS ILUSTRES COLEGAS. ANIMO-ME A LEMBRAR ALGUMAS MEDIDAS QUE SÃO DA NOSSA ÉPOCA.

EM PRIMEIRO LUGAR, PARA OS TERMINAIS E AS GRANDES CIDADES, OS "CONTAINERS", QUE SE PODEM FABRICAR COM VOLUMES VARIAVEIS, CONFORME AS NECESSIDADES, 1 M C., 2 M. C., 3, 4 E ATÉ 5 M. C. OS CONTAINERS, CORRESPONDENDO ASSIM ÀS LOTAÇÕES DOS CAMINHÕES, SERÃO CARREGAOS E PODERÃO SER ATÉ SELADOS, PELAS PRÓPRIAS CASAS COMÉRCIAIS OU INDÚSTRIAIS REMETENTES; SERÃO TRANSPORTADOS DO ARMAZEM DO REMETENTE PARA A ESTAÇÃO FERROVIÁRIA EM

CAMINHÃO DA ESTRADA; NAS BALDEAÇÕES SERÃO TRANSFERIDOS POR GUINDASTES DE VAGÃO PARA VAGÃO; NO DESTINO SERÃO LEVADOS ATÉ O ARMAZEM DO CONSIGNATÁRIO AINDA EM CAMINHÃO DA ESTRADA.

HAVERÁ EVIDENTE ECONÔMIA DE BRAÇAGEM E DE TEMPO. SERÃO REDUZIDAS AS FALHAS, AVARIAS E CONSEQUENTEMENTE AS RECLAMAÇÕES DO PÚBLICO.

A RÊDE MINEIRA DE VIAÇÃO PRETENDE, PARA COMEÇAR, ENTRAR EM ENTENDIMENTOS COM AS EMPRÊSAS DE ÁGUAS MINERAIS PARA ADOÇÃO DOS CONTAINERS; ÊSSES ENTENDIMENTOS SERÃO, É CLARO, FEITOS TAMBÉM COM A CENTRAL DO BRASIL, DA QUAL A RÊDE É TRIBUTÁRIA. ALIÁS, JÁ INICIAMOS OS ENTENDIMENTOS COM UMA DESSAS EMPRÊSAS E, ACEITA A IDÉIA, ESTÁ ELA DISPOSTA A EXECUTÁ-LA.

SI FORMOS BEM SUCEDIDOS, ESTENDEREMOS A PROVIDÊNCIA A OUTRAS MERCADORIAS QUE SE TRANSPORTAM EM CAMINHÃO COMPELTO.

POR EXEMPLO: TECIDOS. É CLARO QUE O "CONTAINERS" ELIMINA QUASI POR COMPLETO O TRABALHO NA TERMINAL E, TAMBÉM, NA BALDEAÇÃO.

O "CONTAINERS" PODE SER, ÀS VEZES, ATÉ A PRÓPRIA CAIXA DO VAGÃO E ISSO NÃO É NOVIDADE, NEM MESMO AQUI NO BRASIL. A CIA. PAULISTA EXECUTA ÊSSE SERVIÇO PARA CARNES FRIGORÍFICADAS E ATÉ PARA MADEIRA.

OUTRO MEIO DE REMOVER PELA RAÍZ O SERVIÇO DE BRAÇAGEM NAS TERMINAIS, SÃO EVIDENTEMENTE OS DESVIOS PARTICULARES.

HÁ BALDEAÇÕES INEVITÁVEIS POR QUEBRA DE BITOLA, MAS, HÁ TAMBÉM BALDEAÇÕES IMCOMPREENSIVEIS EM ENTRONCAMENTOS ONDE NÃO HÁ QUEBRA DE BITOLA.

JÁ SE FAZ TARDAR UMA PROVIDÊNCIA DECISIVA PARA ACA-

BAR DE VEZ COM A BALDEAÇÃO DE MERCADORIAS DE UMA ESTRADA PARA OUTRA DA MESMA BITOLA. AÍ O INTERCÂMBIO DE VAGÕES DEVIA SER OBRIGATÓRIO, MEDIANTE O PAGAMENTO PELA ESTRADA QUE SE SERVE DO VAGÃO DA OUTRA, DE UMA TAXA DE ESTADIA; HAVERÁ SEMPRE UM PRAZO DE ESTADIA LIVRE, DEPOIS A TAXA SERÁ CRESCENTE, A FIM DE SEREM EVITADOS ABUSOS. COMO O INTERCÂMBIO É RECÍPROCO, HAVERÁ UMA CONTA CORRENTE E SÓ SE LEVAM EM CONTA AS DIFERENÇAS OU SALDOS DIARIOS DE VAGÕES.

JÁ EXISTE PARA ISTO UM ESTUDO BEM CONDUZIDO, DEVENDO FICAR A CARGO DA CONTADORIA GERAL DE TRANSPORTES A APURAÇÃO DO INTERCÂMBIO, ASSIM COMO A LIQUIDAÇÃO DAS CONTAS.

FALTA APENAS QUE TÔDAS AS ESTRADAS DE FERRO ACEITEM A IDÉIA E A PONHAM EM PRÁTICA.

VOLTANDO ÀS BALDEAÇÕES POR QUEBRA DE BITOLA, QUE SÃO INEVITÁVEIS, É CERTO QUE O TRABALHO PODE SER FACILITADO POR CERTAS PROVIDÊNCIAS, UMA DAS QUAIS TIVE OPORTUNIDADE DE INDICAR.

MAS ESSAS BALDEAÇÕES DÃO QUE PENSAR. ENQUANTO NESSES ENTRONCAMENTOS, QUE A MOGIANA NÃO OUÇA ISTO, SE ACUMULAM OS VAGÕES DE UMA ESTRADA À ESPERA DE VAGÕES DA OUTRA, E O ENCALHE SE PROLONGA POR VÁRIOS DIAS, SENÃO MAIS DE UMA SEMANA, OS CAMINHÕES PASSAM AO LARGO, EM TRAJETO DIRETO.

HÁ NO BRASIL ENTRONCAMENTOS DE ESTRADAS DE BITOLAS DIFERENTES, ONDE SÃO BALDEADOS DIÁRIAMENTE 50 E ATÉ 100 VAGÕES POR DIA.

A RÊDE MINEIRA DE VIAÇÃO TEM COM A CENTRAL DO BRASIL VÁRIOS ENTRONCAMENTOS, DOS QUAIS OS PRINCIPAIS SÃO BARRA MANSA E CRUZEIRO, RESPECTIVAMENTE A 154 E 253 KM DE MARÍTIMA.

QUER ISSO DIZER QUE UMA EXPEDIÇÃO DESPACHADA EM MARÍTIMA PARA UMA ESTAÇÃO DA RÊDE, FAZ NA CENTRAL O INSIGNIFI -

CANTE PERCURSO DE 154 OU 253 KM E ENCALHA NO ENTRONCAMENTO PARA UMA PENOSA E DEMORADA BALDEAÇÃO, FEITA POR TAREFA, SUJEITANDO A MERCADORIA A ESTRAGOS. ISTO FOI UMA RUINA PARA A ESTRADA.

A RÊDE MINEIRA DE VIAÇÃO SOFRE ÊSSE GRANDE PERCALÇO QUE NÃO PODERÁ SER VENCIDO NEM REMOVIDO A BREVE PRAZO. O INTERESSE PÚBLICO ESTÁ SACRIFICADO E EXIGE UMA SOLUÇÃO MAIS AMPLA QUE SÓ PODERÁ SER DADA A PRAZO INFELIZMENTE LONGO, MAS QUE INDIRETAMENTE ESTÁ INCLUÍDA NO PROGRAMA QUE A ATUAL ADMINISTRAÇÃO ADOTOU COM LARGA VISÃO NO TOCANTE À ELETRIFICAÇÃO E TRAÇADOS.

NAS SESSÕES QUE DURANTE 10 DIAS FORAM AQUI DEDICADAS AO ESTUDO DÊSSES ASSUNTOS, A DIRETIVA DA RÊDE MINIERA DE VIAÇÃO COINCIDIU COM AS CONCLUSÕES FINALMENTE APROVADAS. ELETRIFICAÇÃO PRÉVIA DOS GRANDES TRONCOS; AS ECONÔMIAS DECORRENTES DE TRAÇÃO ELÉTRICA FINANCIARÃO A CONSTRUÇÃO DAS VARIANTES DE TRAÇADO. ESTAS SÃO INDISPENSÁVEIS PARA A ALTA VELOCIDADE DE QUE CARECE O NOSSO PAÍS.

MAS OS TRAÇADOS NÃO SERÃO PREPERADOS COM VISÃO ESTREITA E LIMITADA. OBRA A PRAZO LONGO, ELES DEVERÃO ADOTAR EXCELENTES CONDIÇÕES TÉCNICAS PARA A PRÓPRIA BITOLA LARGA. NESTAS CONDIÇÕES, A COMCLUSÃO É CLARA. A RÊDE MINEIRA DE VIAÇÃO ENCARA A POSSIBILIDADE DE EM FUTURO DE 20 ANOS, TER OS SEUS PRINCIPAIS TRONCOS ELETRIFICADOS, COMO SEU TRAÇADO CORRIGIDO PARA EXCELENTES CONDIÇÕES TÉCNICAS E PORTANTO, A BITOLA DESSES TRONCOS ALARGADA PARA 1M,60.

ÊSTE PROGRAMA JÁ FOI POR QUEM DE DIREITO CLARAMENTE ANUNCIADO. NÃO REPRESENTA UM SONHO E SIM UM PROGRAMA PERFEITAMENTE EXEQUIVEL, SE HOUVER CONTINUIDADE ADMINISTRATIVA. E É COM AUTORIZAÇÃO EXPLÍCITA DO MEU DIRETOR QUE ME ATREVO A FAZER AQUI UMA ALUSÃO A IDÉIAS QUE PODERÃO PARECER OUSADAS. MAS JUSTAMENTE COM ESTA ALUSÃO EU PEÇO LICENÇA PARA TERMINAR AS MINHAS MODESTAS CONSIDERAÇÕES.

Dr. ARTHUR CASTILHO - AGRADEÇO AO DR. BENJAMIN DE OLIVEIRA A SUA COLABORAÇÃO INICIAL AOS NOSSOS TRABALHOS DE HOJE

QUE, COMO SEMPRE, FOI FEITO NAQUELE CRITÉRIO HABITUAL DE SADIO OTIMISMO E DE PERFEITA COMPREENSÃO TÉCNICA DOS ASSUNTOS FERROVIÁRIOS. ESSA COLABORAÇÃO, ESTAMOS ACOSTUMADOS A RECEBE-LA DESDE MUITOS ANOS, ATRAVÉZ DA SUA VALIOSA INTERFERÊNCIA NAS SESSÕES DOS CONSELHOS DESTA CONTADORIA.

OS ASSUNTOS FOCALIZADOS MOSTRARAM ASPECTOS INTERESSANTES, DE EXATA COMPREENSÃO E ESTADOS PSICOLÓGICOS DA ADMINISTRAÇÃO NA LIDA DO PESSOAL, INDICANDO FATOS CONCRETOS E ORIENTAÇÕES POSITIVAS, DE MANEIRA A MELHORAR O RENDIMENTO DO PESSOAL DA RÊDE DE RESTO TODO ACCESSÍVEL A ÊSSE BOM TRATAMENTO E A ESSA ORIENTAÇÃO DOS SEUS DIRETORES, NO SENTIDO DO MELHORAMENTO DO TRÁFEGO DO TRANSPORTE PELO TRILHO DA R.M.V., DE MANEIRA A TORNAR EFETIVO, NO MAIS BREVE TÊRMO, UM RÁPIDO FOMENTO NAS DIVERSAS REGIÕES DAQUELE PODEROSO ESTADO.

O DR. BENJAMIN DE OLIVEIRA FEZ TAMBÉM CONSIDERAÇÕES INTERESSANTES SÔBRE A QUESTÃO DAS TERMINAIS, A RESPEITO DO QUE EU VENHO INSISTINDO IMPERTINENTEMENTE NÊSTES ÚLTIMOS TEMPOS, PARA OBTER AS DESEJADAS REDUÇÕES, QUE SÃO ESSENCIAIS AOS NOSSOS SERVIÇOS, DENTRO DAQUELA ORIENTAÇÃO QUE PRECONIZAMOS, DE BAIXA DE PREÇOS DE TRANSPORTES, DE MODO A POSSIBILITAR A ADOÇÃO DE TARIFAS MÓDICAS, SEM PREJUIZO DE UMA ASSISTÊNCIA FINANCEIRA AO SEU PESSOAL, SOBRECARREGADO COM OS ENCARGOS DESSA DIFICULTOSA, FASE DA VIDA NACIONAL.

ESSA QUESTÃO DAS TERMINAIS É VERDADEIRAMENTE UM CANCRO NA VIDA DAS ESTRADAS DE FERRO.

FIZEMOS, AINDA HÁ POUCO, RECENTE INQUÉRITO EM UMA TERMINAL E VERIFICAMOS O SEGUINTE: ÊSSES DADOS SE REFEREM A PREÇOS DE ALGUNS ANOS ATRÁZ DISPONIVEIS NAS ESTATÍSTICAS. UMA DESPESA GERAL DE Cr$ 33,00 POR TON. MOVIDA, ACARRETA UMA DESPESA DE TERMINAL DE Cr$ 3,50. CONSIDERANDO OUTRO TANTO COMO PROVÁVEL NA ESTAÇÃO DE ORIGEM, NO MOVIMENTO DA CARGA, TERIAMOS PORTANTO, Cr$ 7,00. TOMANDO, PELO MENOS, UMA DESPESA MÉDIA DE 20% NOS DESVIOS DA INTERMEDIÁRIA, CHEGARIAMOS A Cr$ 8,40, PARA 33,00.

SUPONDO QUE A DESPESA VIVA FOSSE, COMO CREIO QUE ERA NA ÉPOCA, 50% DO CUSTO MÉDIO GERAL, TERIAMOS SÔBRE Cr$ 16,50, UMA DESPESA DE Cr$ 8,40, QUER DIZER, 50% DA DESPESA VIVA ESTAVA GASTA EM TERMINAIS E ACHO QUE ÊSSES ALGARISMOS SÃO MUITO MODESTOS, DEVIDO MESMO À DEFICIÊNCIA DO INQUÉRITO, INCLUSIVE NA PARTE DE LOCOMOTIVAS DE TRAÇÃO, AGUARDANDO A FORMAÇÃO E SAÍDA DOS TRENS E NA OCASIÃO DA DESCARGA, NA DECOMPOSIÇÃO DO TREM ATÉ A LIBERAÇÃO DO PÁTIO NA TERMINAL QUE, CERTAMENTE, ELEVA ESSES ALGARISMOS A MUITO MAIS. ISSO FOI UM RÁPIDO INQUÉRITO, APENAS PARA UMA ORIENTAÇÃO.

ACREDITO BEM QUE SE ÊSSE SERVIÇO FÔR FEITO COM TÔDA PRECISÃO, ESTAREMOS BEM DENTRO DAQUELA APROXIMAÇÃO DE 60% DAS DESPESAS DAS TERMINAIS.

O DR. BENJAMIN DE OLIVEIRA FALOU NA QUESTÃO DOS "CONTAINERS", PARA O TRANSPORTE DE MERCADORIAS, NO INTUITO DE FACILITAR E BARATEAR OS FRETES. EU ACHO A IDÉIA EXCELENTE E ESPERO BEM QUE SEJAM LEVADAS A BOM TÊRMO AS TRANSAÇÕES QUE ESTÃO INICIADAS ENTRE A RÊDE E ALGUNS DOS SEUS FREGUÊZES. APENAS LEMBRARIA QUE, NA FABRICAÇÃO DÊSSES "CONTAINERS", HOUVESSE UMA ORIENTAÇÃO CAPAZ DE PERMITIR O APROVEITAMENTO MÁXIMO DAS PLATAFORMAS, NAS QUAIS ÊLES VIAJARÃO.

O DR. BENJAMIN DE OLIVEIRA FEZ REFERÊNCIAS AO SISTEMA QUE A PAULISTA ADOTA PARA A BALDEAÇÃO ENTRE AS BITOLAS LARGA E ESTREITA, SEM O LEVANTAMENTO DA CAIXA INTEGRAL DO VAGÃO, DA BITOLA ESTREITA PARA DENTRO DA LARGA.

RESTA, AGORA, TAMBÉM, A PERGUNTA SE ÊSTE SISTEMA COMPORTA UM EXATO APROVEITAMENTO DA LOTAÇÃO DO VAGÃO DA BITOLA LARGA, SEM O AUMENTO DA TARA.

Dr. HUMBERTO CAMARGO:- NATURALMENTE A TARA FICA UM POUQUINHO AUMENTADA. É A TARA DO ESTRADO, MAIS A CAIXA.

Dr. ARTHUR CASTILHO: - SÔBRE A ESTAÇÃO TERMINAL DE

Belo Horizonte, eu acho que as considerações do Dr.Benjamin de Oliveira são muito judiciosas e me parece que é um dos problemas que deve merecer especial atenção da Rêde, para a mais pronta solução, mesmo que ela se realize isoladamente. Será de grande vantagem porque aquela situação atual da estação da Rêde, em Belo Horizonte, é incompativel com o desenvolvimento que tem a Estrada. Naturalmente está encarecido grandemente o serviço da terminal de Belo Horizonte.

Outro ponto sobre o qual me manifesto de inteiro acôrdo com o Dr. Benjamin de Oliveira, é o referente a questão de se coibir as baldeações dentro das mesmas bitolas.Há tempos, na estação de Araguarí, ví um acumulo de mercadorias a serem baldeadas e procurei interferir no sentido de, em lugar de las aguardarem baldeações, os vagões continuassem nas suas rotas para um e outro lado. Entretanto, há uma coisa complicadissima lá entre a Mogiana e a E.F. de Goiáz que eu não consegui entender bem. Os vagões da Mogiana não podem entrar na Goiáz, e vice-versa, por causa de uma questão de super-largura nas curvas, etc., e há uma complicação terrivel que me parecia muito mais fácil, eliminar ageitando as curvas, do que fazer baldeações. Mas êsses fatos sempre se repetem e eu espero que, agora, o Dr. Odir da Costa também me dê essa colaboração definitiva para fazer, com que, razoavelmente o vagão saía de Anapolis e vá direto a Campinas.

Dr. ODIR DIAS DA COSTA : - A questão de baldeio de mercadorias, além da parte técnica, cujos detalhes eu conheço perfeitamente, encontra justifica, presentemente, na super-largura nas curvas e nas retas devido aos frizos o que é uma questão da locomoção.

Há também, vamos dizer francamente, uma questão a considerar:cada estrada de ferro, apertada como anda financeiramente, procura evitar, o mais possível, o intercâmbio com as outras, em virtude da retenção de vagões, mas, no meu ponto de vista, para evitar êsses prejuizos elas dão prejuizos muito maiores a si própria. Sou inteiramente contrário a essa baldeação, pois considero um crime baldear da Mogiana para a Sorocabana e da Rêde para a Mogiana. Acho, mesmo, que é uma falta de

VISÃO E DESEJO DE EVITAR O TRABALHO DE TOMAR UM LAPIS PARA VERIFICAR COMO É ENORME O PREJUIZO POR ELA OCASIONADO, COM A RETENÇÃO DO VAGÃO E A DEMORA DA MERCADORIA. COMO MUITO BEM DIZ O DR. BENJAMIN DE OLIVEIRA, ENQUANTO DISCUTIMOS, OS CAMINHÕES LEVAM AS CARGAS SEM INTERRUPÇÕES E DEMORAS.

Dr. ARTHUR CASTILHO: - TAMBÉM SÔBRE A QUESTÃO, DE INTERCÂMBIO OBRIGATÓRIO DE VAGÕES ESTOU DE COMPLETO ACÔRDO EQUANDO CHEFE DA DIVISÃO DE ESTUDOS ECONÔMICO DO D.N.E.F., EM 1941, TIVE OCASIÃO DE PROPÔR UMA FORMULA PARA ÊSSE INTERCÂMBIO.

ESSA FORMULA TINHA A SUA APARÊNCIA COMPLICADA CUJA RAZÃO VOU EXPLICAR RÁPIDAMENTE.

NÓS IMAGINAMOS QUE, PARA EVITAR A PERMANENCIA DE UM VAGÃO NA OUTRA ESTRADA PREJUDICANDO INTEGRALMENTE A ESTRADA POSSUIDORA, ESTA A PARTIR DE UM DETERMINADO PERÍODO, DE ESTADIA LIVRE, TERIA UMA REMUNERAÇÃO IGUAL, POR VAGÃO-DIA, A QUE ÊLE PERCEBERIA DENTRO DA SUA REDE. ORA, DAÍ É QUE SURGIA A COMPUTAÇÃO DA FORMULA APRESENTADA, DE VEZ QUE NÓS TERIAMOS QUE CALCULAR QUAL O RENDIMENTO DENTRO DA PROPRIETÁRIA DO VAGÃO-DIA, DESCONTADAS TODAS AQUELAS DESPESAS DE CONSERVAÇÃO QUE O VAGÃO TERIA NA ESTRADA, ONDE ESTIVESSE TRAFEGANDO E A CONSERVAÇÃO CORRERIA POR CONTA DESSA ESTRADA.

A PAR DISSO, ERA PRECISO NOTAR QUE ÊSSE RENDIMENTO DE VAGÃO-DIA, EXISTIRIA EM SE TRATANDO DE UM VAGÃO DE GRANDE EFICIÊNCIA OU MESMO UM VAGÃO OBSOLETO, DE MANEIRA QUE DEVERIA HAVER UM COEFICIÊNTE DE CORREÇÃO PARA UM VAGÃO PADRÃO IDEAL DE EFICIÊNCIA MÁXIMA. DAÍ A COMPLICAÇÃO DA FORMULA MAS, ESSA COMPLICAÇÃO ERA APENAS APARENTE PORQUE, TOMANDO-SE TODOS ÊSSES DADOS QUE SÃO DISPONÍVEIS DENTRO DAS ESTADIAS, CHEGAVA-SE A UM RESULTADO RAZOÁVEL QUE, NAQUELA ÉPOCA, REPRESENTAVA, SE NÃO ME FALHA A MEMÓRIA, PARA A MAIORIA DAS ESTRADAS Cr$ 20,00 POR VAGÃO-DIA, E ESSA FORMULA EM QUE SE DEDUZIA O VALOR POR TON. DE LOTAÇÃO, TEVE APLICAÇÃO PARA DIRIMIR UMA QUESTÃO ENTRE A PAULISTA E A ANTIGA S.P.R., CREIO QUE A CONTENTO DAS DUAS PARTES.

Dr. ODIR DIAS DA COSTA: - DEVO DEZER A V.EXCIA;

COM O APOIO DO DR. ORSINI DE CASTRO, QUE A MOGIANA E A SOROCABANA FIZERAM, AINDA MAIS OU MENOS HÁ UM ANO NOVO CONTRATO DE INTERCÂMBIO DE VAGÕES, BASEADO NESSE PRINCÍPIO E PARA TORNAR PROIBITIVA, A RETENÇÃO, PRINCÍPIO MUITO LÓGICO, FORAM TOMADOS COMO BASE OS PERCURSOS MÉDIOS DOS VAGÕES DE CADA ESTRADA, POIS, COMO SE SABE, NA SOROCABANA O PERCURSO MÉDIO É IGUAL AO TOTAL DE S. PAULO A CAMPINAS: 180 KM. E NA MOGIANA É DE CÊRCA DE 300 KM. DE PERCURSO MÉDIO EM SUAS LINHAS. DE MODO QUE FOI ADMITIDO QUE A SOROCABANA TIVESSE UMA QUANTIDADE DE VAGÕES DE DOIS VIRGULA QUALQUER COISA, NÃO ME LEMBRO BEM, QUE ERA O EQUILIBRIO, NÃO A IGUALDADE, POIS ESTA NÃO REPRESENTA UMA EXPRESSÃO JUSTA, PORQUE UM VAGÃO DA MOGIANA FAZ MENOS VIAGENS REDONDAS DO QUE O DA SOROCABANA. ASSIM, NO INTERCÂMBIO ENTRE AS DUAS, FOI TOMADO COMO BASE ESSENCIAL, NÃO SÓ ESSE NUMERO QUE V. EXCIA INDICOU NA FORMULA POR TONELADA, COMO, TAMBÉM, A EXISTÊNCIA DE DUAS VEZES O NUMERO DE VAGÕES DA SOROCABANA NA MOGIANA.

ALÉM DISSO, AS ESTADIAS TÊM UMA FORMULA CRESCENTE, DE MODO QUE TORNAM POUCO INTERESSANTE A UMA ESTRADA RETER VEÍCULOS DE OUTRA. ESSE CONTRATO, QUE FOI ESTUDADO DIRETAMENTE ENTRE O DR. ORSINI POR PARTE DA SOROCABANA E EU POR PARTE DA MOGIANA, RECEBEU A SANÇÃO FAVORÁVEL DAS DIRETORIAS DAS MESMAS E É O QUE ESTÁ EM VIGOR E, ME PARECE, COM BONS RESULTADOS.

Dr. ARTHUR CASTILHO: - MUITO OBRIGADO PELOS ESCLARECIMENTOS CHEGADOS NO MOMENTO OPORTUNO.

SÃO ESSAS AS OBSERVAÇÕES, EM LINHAS GERAIS, QUE EU TINHA A FAZER À CRITERIOSA E EFICIENTE COLABORAÇÃO DO DR. BENJAMIN DE OLIVEIRA.

PASSANDO, AGORA, À CONTINUAÇÃO, DOU A PALAVRA AO REPRESENTANTE DA ESTRADA DE FERRO ARARAQUARA.

Dr. F. EUGENIO DE CAMPOS Jr.

E. F. Araraquara

SR. PRESIDENTE
PRESADOS COLEGAS.

É PARA MIM SOBREMODO HONROSO, PARTICIPAR DESTA REUNIÃO NA QUALIDADE DE CHEFE DO TRÁFEGO DA ESTRADA DE FERRO ARARAQUARA, MODESTA FERROVIA PAULISTA, DESTINADA A SERVIR À VASTA E AINDA QUASI INEXPLORADA ZONA SITUADA NO EXTREMO NORTE DE SÃO PAULO E DELIMITADA PELOS VALES DO TIETÉ E RIO GRANDE.

SENDO AINDA A NOSSA ESTRADA POUCO EXTENSA E DE BAIXA INTENSIDADE DE TRÁFEGO, NÃO NOS SERÁ DADO TRATAR DE MUITOS DOS MAIS INTERESSANTES PROBLEMAS DO TRÁFEGO QUE ORA ESTÃO SENDO ESTUDADOS. PROCURAREMOS, PORTANTO, ABORDAR SUCINTAMENTE APENAS AQUELES PARA OS QUAIS POSSUIMOS OS NECESSÁRIOS ELEMENTOS.

A) - 1) PESSOAL DAS ESTAÇÕES

NO QUADRO SEGUINTE ENCONTRAREMOS OS DADOS QUE SÃO OBJETO DO PRIMEIRO ITEM DO QUESTIONÁRIO RELATIVO AO TRÁFEGO.

ANOS	Nº MÉDIO DE EMPREGADOS	REMUNERAÇÃO MENSAL Cr$	TONS-UTEIS TRANSPORTADAS	TONS-UTEIS P/EMPREGADO	CUSTO DE TONELADA UTIL Cr$
1947	584	976,40	685.189	1.173	9,98
1946	578	879,00	711.583	1.231	8,58
1945	535	757,40	764.403	1.428	6,37
1944	528	465,40	707.128	1.339	4,16
1943	485	419,80	677.146	1.396	3,60

PODEMOS ATRIBUIR A QUEDA NA PRODUÇÃO MÉDIA POR EMPREGADO PRINCIPALMENTE AO DECRÉSCIMO DO VOLUME DE TRANSPORTE, ENQUANTO QUE O AUMENTO DO CUSTO DA TONELADA UTIL É MOTIVADA PELA ELEVAÇÃO PROGRESSIVA DOS SALÁRIOS.

2 e 3) ALOJAMENTO PARA O PESSOAL DAS ESTAÇÕES, PATIOS, ARMAZENS E MOVIMENTO

O QUADRO SEGUINTE REUNE OS ELEMENTOS REFERENTES AO ALOJAMENTO DO PESSÔAL DAS ESTAÇÕES, PÁTIOS, ARMAZENS E MOVIMENTO:

(*) SIMULTANEAMENTE C/ O SEMPRE CRESCENTE QUADRO DE PESSOAL.

NÚMERO MÉDIO DE EMPREGADOS		ALOJAMENTO GRATUITAMENTE		PAGAM ALUGUEL PARA A ESTRADA		NÃO ALOJADOS PELA ESTRADA	
QUANT.	%	QUANT.	%	QUANT.	%	QUANT.	%
584	100	148	25,3	85	14,6	351	60.1

SÃO ALOJADOS GRATUITAMENTE PELA E.F.A. TODOS OS SEUS AGENTES E PORTADORES (GUARDA-CHAVES), ESCLARECIDO QUE ESTES ÚLTIMOS NÃO TEEM DIREITO A CASA PARA MORAR NOS CENTROS DE MAIOR IMPORTÂNCIA, MAS RECEBEM, EM COMPENSAÇÃO, CERTA DIFERENÇA DE SALÁRIO. ESTA PRAXE QUE VEM SENDO ADOTADA DE LONGA DATA ACARRETA HOJE, EM FACE DA CRISE DE HABITAÇÕES, DIFICULDADES PARA A ADMINISTRAÇÃO E CONSTAVA, POR ESSA RAZÃO, DO PLANO ELABORADO PELA MESMA PARA O BIENIO 47/48, A CONSTRUÇÃO DE 100 CASAS RESIDENCIAIS DESTINADAS NÃO SÓ AO TRÁFEGO COMO TAMBEM AOS OUTROS DEPARTAMENTOS, PROGRAMA QUE DEIXOU DE SER CUMPRIDO POR NÃO TEREM SIDO OBTIDOS OS RECURSOS PEDIDOS.

MENCIONAMOS NO QUADRO ACIMA QUE 14,6% DOS EMPREGADOS DAS ESTAÇÕES, PÁTIOS OU ARMAZENS RESIDEM EM CASAS DA ESTRADA PELAS QUAIS PAGA UM ALUGUEL QUE VARÍA ENTRE Cr$30,00 E Cr$ 50,00. SÃO EMPREGADOS NÃO INCLUIDOS NAS CATEGORIAS ACIMA MENCIONADAS, MAS QUE, COMO OCORRE NA ZONA DO PROLONGAMENTO NÃO HÁ MUITO ABERTA AO TRÁFEGO, TRABALHAM EM LOCAIS DESPROVIDOS DE QUAISQUER RECURSOS, E ONDE FORAM NECESSARIAMENTE CONSTRUIDAS MORADIAS PARA PARA TODOS OS FERROVIÁRIOS, TANTO DO TRÁFEGO COMO DOS DEMAIS DEPARTAMENTOS.

AO PESSÔAL DE TRENS FORNECE A E.F.A. ABRIGO PARA PERNOITE, DE ACÔRDO COM AS NECESSIDADES DO MOVIMENTO, NAS CIDADES DE CATANDUVA, SÃO JOSÉ DO RIO PRETO E VOTUPORANGA. NESTES PERNOITES ENCONTRA O PESSÔAL BÔAS CONDIÇÕES DE HIGIENE E RELATIVO CONFORTO, MEDIANTE DESCONTO DA 4ª PARTE DA AJUDA DE CUSTO QUE PERCEBE.

4) NO TOCANTE Á POSSIBILIDADE DA MECANIZAÇÃO DOS SERVIÇOS DE ESTAÇÕES, ARMAZENS E PÁTIOS, DE MANEIRA A REDUZIR O NÚMERO E AUMENTAR O SALÁRIO DO SERVIDOR, PARECE-NOS QUE, INFELIZMENTE, NÃO HÁ AINDA EM NOSSA ESTRADA, VOLUME DE SERVIÇO QUE COMPENSE AS DESPÊSAS ORIUNDAS COM AS INSTALAÇÕES NECESSÁRIAS PARA A INTRODUÇÃO DE NOVOS E MAIS EFICIENTES METODOS DE TRABALHO, EM LARGA ESCALA.

COMO APARELHAMENTO MECÂNICO DE ARMAZENS, APENAS POSSUIMOS 4 ELEVADORES ELÉTRICOS PARA A DESCARGA DE CAFÉ NOS REGULADORES A NOSSO CARGO, GRAÇAS AOS QUAIS TEM SIDO POSSIVEL DESCARREGAR POR DIA ATÉ MAIS DE 40 VEÍCULOS OU SEJA APROXIMADAMENTE 20.000 SACAS, COM O CONCURSO DE 30 HOMENS EM MÉDIA. CUMPRIRIA AQUI INDICAR A CONVENIÊNCIA DA AQUISIÇÃO DE MAIS 4 ELEVADORES PARA MAIOR DESEMBARAÇO DOS SERVIÇOS DE RECEBIMENTO DE CAFÉ NOS ARMAZENS DA LINHA E DE DESCARGA NOS REGULADORES, POIS COMO AINDA AGORA OCORREU NO RECEBIMENTO DA PRIMEIRA SÉRIE DA SAFRA DE 48/49, CHEGAMOS A TER ATÉ 130 VAGÕES AGUARDANDO DESCARGA NO REGULADOR. MENCIONEMOS AINDA, COMO MELHORAMENTO APRECIAVEL E DE UTILIDADE A CONVENIÊNCIA DA INSTALAÇÃO DE BALANÇAS PARA PESAR VEÍCULOS CARREGADOS ATÉ 10 OU 12 TONELADAS, NOS ARMAZENS DE CATANDUVA, SÃO JOSÉ DO RIO PRETO E MIRASSOL, E UMA BALANÇA PARA VAGÕES COM CAPACIDADE PARA 40 TONELADAS NO REGULADOR DE CAFÉ DE TUTOIA.

QUANTO AOS PÁTIOS DE MANOBRAS, NO PLANO DE OBRAS DE RENOVAÇÃO PATRIMONIAL E DE MELHORAMENTOS DAS ESTRADAS RELATIVOS AO DECÊNIO DE 47/56, FOI PREVISTA A INSTALAÇÃO DE CABINES PARA MANEJO DE CHAVES E SINAIS E INSTALAÇÕES DE SINALIZAÇÃO, CUJO CUSTO FOI AVALIADO EM Cr$ 7.400.000,00. TAL MELHORAMENTO, PORÉM, FICA CONDICIONADO Á PREVIA EXECUÇÃO DA REVISÃO DO TRAÇADO EM ESTUDOS NO DEPARTAMENTO DA LINHA.

B)- 1) INSTALAÇÕES NOS SERVIÇOS DE ESTAÇÕES, ARMAZENS, PÁTIOS E MOVIMENTO

COM UM TOTAL DE 44 AGÊNCIAS FERROVIÁRIAS FALTA-NOS CONSTRUIR AINDA 7 EDIFÍCIOS PARA ESTAÇÕES, SENDO DOIS DOS NOVOS TRECHOS DA REVISÃO DO TRAÇADO E OS RESTANTES NO PROLONGAMENTO DA LINHA, ENTREGUE AO TRÁFEGO, COM CONSTRUÇÕES DE MADEIRA, PROVISÓRIAS E PRECÁRIAS. PARA ESTE FIM FIXOU O JÁ REFERIDO PLANO UMA VERBA DE Cr$ 1.500.000,00. QUANTO À ARMAZENS DE MERCADORIAS DISPÕE A ESTRADA DE 31 PRÓPRIOS E COM A ÁREA TOTAL DE 13.636 MS.2, RESTANDO POR CONSTRUIR AINDA DUAS UNIDADE COM A ÁREA TOTAL DE 1.500 MS.2, ORÇADAS EM Cr$ 600.000,00. PARA ATENDER À CRISE MOMENTÂNEA DE PRAÇA EM ARMAZENS, COMO ACONTECE NO MOMENTO, EM QUE ESTÁ SE INICIANDO O RECEBIMENTO DA NOVA SAFRA DE CAFÉ, TEM LANÇADO MÃO, NOSSA ESTRADA, DO RECURSO DE ALUGAR ARMAZENS PARTICULARES, PELO TEMPO ESTRITAMENTE NECESSÁRIO PARA O RECEBIMENTO DA MERCADORIA, ATÉ QUE POSSA A MESMA SER ENCAMINHADA PARA OS REGULADORES.

SEM DÚVIDA, MAIORES E MAIS SENSIVEIS SÃO AS NOSSAS NECESSIDADES COM RELAÇÃO Á PÁTIOS DE MANOBRAS, MAL CRÔNICO, QUERO CRÊR, DE GRANDE NÚMERO DE NOSSAS FERROVIAS, NA E.F.A. VEMO-NOS FREQUENTEMENTE, NA CONTIGÊNCIA DE CORTAR AS COMPOSIÇÕES EM CERTOS TRECHOS PARA OBTER CRUZAMENTO. TAIS DEFICIÊNCIAS SÓ FICARÃO CORRIGIDAS COM A EXECUÇÃO DO PLANO PREVISTO DE REVISÃO DO TRAÇADO. LUTAMOS AINDA COM FALTA DE ESPAÇO NAS TERMINAIS E INTERMEDIÁRIAS DE MAIOR IMPORTÂNCIA COMO TAQUARITINGA, CATANDUVA E SÃO JOSÉ DO RIO PRETO, HAVENDO SIDO PREVÍSTA UMA VERBA DE Cr$ 5.000.000,00 PARA A AMPLIAÇÃO DOS REFERIDOS PÁTIOS.

COMO LIGIERA REFERÊNCIA ÁS INSTALAÇÕES DO MOVIMENTO E TELEGRAFO, MENCIONEMOS QUE PARA ATENDER AO SERVIÇO DE TRENS DISPÕE A E.F.A. DE APARELHAMENTO SELETIVO, COM CHAMADA PARTICULAR PARA QUALQUER ESTAÇÃO, COM AÇÃO EFICIENTE E DIRETA SOBRE 333 KMS., EMBORA A ESTAÇÃO CENTRAL ESTEJA LOCALIZADA NO INICIO DA LINHA, E PARA A SEGURANÇA DA CIRCULAÇÃO DOS COMBÓIOS TODAS AS ESTAÇÕES ESTÃO PROVIDAS DE APARELHOS DE ESTAFE ELÉTRICO. O NOSSO UNICO RAMAL POSSUI APENAS APARELHOS DE ESTAFE ELÉTRICO, NÃO ESTANDO PROVIDO DE LINHA DE SELETIVOS, CUJA INSTA-

LAÇÃO FOI ORÇADA EM CR$ 100.000,00. PODEMOS AINDA MENCIONAR PARA O SERVIÇO TELEGRÁFICO A EXISTÊNCIA DE CINCO LINHAS PROVIDAS DE APARELHOS "SPAGNOLETTI" E UMA DITA COM APARELHOS MORSE, COM AS SEGUINTES EXTENSÕES:

LINHAS	DE	A	KMS.
1	ARARAQUARA	CATANDUVA	154,6
2	"	VOTUPORANGA	328,0
3	"	"	328,0
4	"	TABATINGA NORTE	82,6
5	"	F. PRESTES	111,9
MORSE	"	S.J. DO R. PRETO	224,5

ESTÁ AINDA PREVISTA PARA A PRIMEIRA OPORTUNIDADE O PROLONGAMENTO DA 5ª LINHA POR MAIS 112,6 KMS., SERVIÇO ESSE ORÇADO EM CR$ 170.000,00.

C) - 1, 2, 3) - ESTAÇÕES TERMINAIS E INTERMEDIÁRIAS

NESTE CAPÍTULO APENAS NOS CUMPRE ALUDIR AOS SERVIÇOS DA ESTAÇÃO BALDEADORA, EXISTENTE EM ARARAQUARA, SÉDE E PONTO DE INÍCIO DE NOSSA FERROVIA. OS MESMOS ESTÃO INTEIRAMENTE A CARGO DE NOSSA CONGÊNERE A COMPANHIA PAULISTA DE ESTRADAS DE FERRO, PAGANDO A ARARAQUARA, DE ACÔRDO COM O CONTRATO EXISTENTE 50% DO CUSTO DO SERVIÇO DE BALDEAÇÃO DAS MERCADORIAS PARA AS SUAS LINHAS. ESTÁ INDICADO NO QUADRO SEGUINTE O CUSTO DESSE SERVIÇO NO ÚLTIMO QUINQUENIO:

ANOS	NÚMERO DE TONELADAS	CUSTEIO TOTAL	CUSTEIO POR TONELADA	INDICE COMPARATIVO
		Cr$	Cr$	
1947	318.942	1.244.695,30	3,90.2	240
1946	346.327	1.164.207,30	3,36.1	207
1945	337.031	979.822,30	2,90.7	179
1944	266.006	562.759,30	2,11.5	130
1943	288.107	468.433,00	1,62.5	100

ATRIBUINDO-SE AO ANO DE 1943 O INDICE 100 PARA O CUSTO DO BALDEIO DE UMA TONELADA DE MERCADORIA VAMOS OBTER OS SEGUINTES RESULTADOS PARA OS ANOS CONSECUTIVOS:

1943 100
1944 130
1945 179
1946 207
1947 ..... 240; ACRÉSCIMOS DE CUSTO ESTES, RESULTANTES DA PROGRESSIVA ELEVAÇÃO DE SALÁRIOS. ESTUDAMOS NO MOMENTO UMA PROPOSTA A SER SUBMETIDA Á COMPANHIA PAULISTA PARA CERTA MODIFICAÇÃO NA DISTRIBUÍÇÃO DESSES SERVIÇOS.

4) RECLAMAÇÕES DO PÚBLICO

EIS AQUI UMA DAS PRINCIPAIS ARMAS DE QUE SE TEEM VALIDO OS CONCORRENTES DAS ESTRADAS DE FERRO NA LUTA ESTABELECIDA PARA A PREFERÊNCIA DO PÚBLICO: A EXCESSIVA DEMORA, POR PARTE DESTAS, PARA SOLUCIONAR AS RECLAMAÇÕES PROVINIENTES DE FALTAS, AVARIAS, VIOLAÇÕES ETC. PARTICULARMENTE NESTE TERRENO, É DIFICIL A SITUAÇÃO DE NOSSA ESTRADA, CUJOS TRANSPORTES ESTÃO ENTROSADOS COM MAIS DUAS VIAS-FÉRREAS, O QUE ACARRETA INEVITAVELMENTE DEMORADOS ENTENDIMENTOS E PESQUISAS EM TODAS AS ESTRADAS QUANDO OCORREM ESSES INCIDENTES. TEMOS ENTRETANTO, PROCURADO NÃO RETARDAR ALEM DO PRAZO MÍNIMO NECESSÁRIO, A SOLUÇÃO DESTAS QUESTÕES, E EM MUITOS CASOS, DE INCENDIOS, EXTRAVIOS OU AVARIAS, TEMOS JÁ INDENIZADO SEM DEMORA OS INTERESSADOS PARA PROCEDER PESTERIORMENTE AOS ENTENDIMENTOS NECESSÁRIOS E APURAÇÃO DAS RESPONSABILIDADES. JULGAMOS QUE SERIA VIAVEL E DE BOM ALCANCE A GENERALIZAÇÃO DESSA PRÁTICA, PREVISTA, ALIÁS, PELO R. G.T. QUE DETERMINA (ART. 113) QUE "CONSIDERAR-SE-Á PERDIDA A EXPEDIÇÃO QUE DEIXE DE SER ENTREGUE ATÉ 30 DIAS DEPOIS DE ESGOTADO O PRAZO MÁXIMO PARA O TRANSPORTE". PEDIMOS LICENÇA PARA TRANSCREVER AQUI, APENAS UM TRECHO DE UMA PESADA CARTA RECEBIDA DE UM COMERCIANTE REFERENTE Á PROTELAÇÃO NA LIQUIDAÇÃO DE UMA FALTA DE MERCADORIA QUE O MESMO JÁ RECLAMAVA A MAIS DE 1 ANO E 3 MÊSES: "SOMOS FORÇADOS MAIS UMA VEZ, A FAZER SENTIR A V. S., QUE NÓS CONSIGNATÁRIOS, NADA TEMOS QUE VÊR COM AS ALEGAÇÕES DAS ESTRADAS, O QUE NOS INTERESSA É O RECEBIMENTO DOS VO-

LUMES OU O PAGAMENTO DOS MESMOS, DE ACÔRDO COM A DECLARAÇÃO CONSTANTE DO RESPECTIVO CONHECIMENTO". E EM OUTRO TRECHO: " É POR ISSO, SR. DIRETOR, QUE OS TRANSPORTES ESTÃO SENDO DESVIADOS DO FERROVIÁRIO PARA O RODOVIÁRIO PARTICULAR".

NA E.F.A. É O SEGUINTE O VULTO TOTAL DAS RECLAMAÇÕES DO PÚBLICO NO ÚLTIMO QUINQUÊNIO:

ANOS	RECLAMAÇÕES
1947	2.091
1946	2.892
1945	4.138
1944	4:175
1943	3.288

VEMOS AÍ QUE, DEPOIS DE UM ACRÉSCIMO NOS ANOS DE 44 E 45 MOTIVADO POR FORTE CRISE DE PESSÔAL HABILITADO E DE OUTRAS DIFICULDADDES DE SERVIÇOS, CAIU EM 1947 O NÚMERO DE RECLAMAÇÕES A CERCA DE 60% DO TOTAL DE 1943. RESTA OBSERVAR QUE NOS NÚMEROS SUPRA INDICADOS ESTÃO INCLUIDOS TODOS OS PROCESSOS ORGANIZADOS PARA OS CASOS DE FALTAS, AVARIAS E VIOLAÇÕES DE VOLUMES, NO ENTANTO OS INTERESSADOS SÓ TOMAM CONHECIMENTO DE 20% DESSES CASOS, POIS OS DEMAIS SÃO LIQUIDADOS ANTES DE QUALQUER RECLAMAÇÃO. (*)

(*) AS IMPORTÂNCIAS ETC.....

D) - 1 A 4) METODOS ADOTADOS NA FORMAMAÇÃO DOS TRENS

APROVEITAMENTO DA CAPACIDADE DE TRAÇÃO DAS LOCOMOTIVAS:

COMO DECORRÊNCIA DAS CONDIÇÕES TÉCNICAS DO TRAÇADO DE NOSSA VIA-FÉRREA, VARIAVEIS E PRIMITIVAS, FOI O MESMO DIVIDIDO EM DIVERSAS SECÇÕES DE TRAÇÃO PARA AS QUAIS SÃO FIXADAS AS LOTAÇÕES MÁXIMAS PARA CADA TIPO DE LOCOMORIVA. ASSIM, POR EXEMPLO, PARA O TIPO "TED-COUPLED", TEMOS AS SEGUINTES LOTAÇÕES PARA OS DIVERSOS TRECHOS DE TRAÇÃO:

SECÇÕES DE TRAÇÃO

-	1ª.	2ª.	3ª.	4ª.	5ª.	6ª.
EXPORTAÇÃO	1.300	780	610	1.200	560	1.200
IMPORTAÇÃO	610	1.200	680	1.500	1.090	-

AS IMPORTAÇÕES DO SERVIÇO, TRAZEM COMO CONSEQUÊNCIA, A FORMAÇÃO DE GRANDE PARTE DOS TRENS APENAS COM A LOTAÇÃO PERMITIDA NOS TRECHOS MAIS DIFICEIS, RESULTANDO DAÍ, CAIR SEMPRE O APROVEITAMENTO DA CAPACIDADE DE TRAÇÃO DAS LOCOMOTIVAS, NOS SETORES MAIS FAVORAVEIS. EXEMPLO DISSO SÃO OS SEGUINTES RESULTADOS MÉDIOS REFERENTES AO ÚLTIMO MÊS DE JUNHO:

PREFIXO C.2 - EXPORTAÇÃO

SECÇÕES DE TRAÇÃO	1ª.	2ª.	3ª.	4ª.	5ª.	6ª.
PERCENTAGEM MÉDIA DE APROVEITAMENTO DAS LOCOMOTIVAS.....	-	-	92%	78%	99%	79%

PREFIXO C.1 - IMPORTAÇÃO

SECÇÕES DE TRAÇÃO	1ª.	2ª.	3ª.	4ª.	5ª.	6ª.
PERCENTAGEM MÉDIA DE APROVEITAMENTO DAS LOCOMOTIVAS.....	94%	48%	80%	35%	-	-

ESTA ANOMALIA SÓ PODERÁ SER REMOVIDA DEFINITIVAMENTE COM A REVISÃO DO TRAÇADO, OU ENTÃO ATENUADA COM A AQUISIÇÃO DE NOVAS LOCOMOTIVAS, SEM O QUE ESTAMOS IMPEDIDOS DE ELEVAR AINDA MAIS O APROVEITAMENTO DA CAPACIDADE DAS NOSSAS MÁQUINAS. ENTRETANTO, FORAM OS SEGUINTES OS RESULTADOS DO MÊS DE JUNHO ÚLTIMO PARA OS TRENS DE CARGA EXCLUSIVAMENTE, QUANTO AO APROVEITAMENTO MÉDIO DAS LOCOMOTIVAS:

EXPORTAÇÃO: C.2 87%; C.4 95%; C.6 90%; C.8 86%; C.12 77%; C.14 84%; ESP. DE CARGAS 88%; ESP. DE CARGAS 91%; MÉDIA 87,2%.

IMPORTAÇÃO: C.1 64%; C.5 67%; C.11 42%; C.13 67%; ESP. DE CARGAS 43%; ESP. DE CARGAS 56%; MÉDIA 56,5%.

VEMOS IMEDIATAMENTE A GRANDE INFERIORIDADE DO APROVEITAMENTO NA IMPORTAÇÃO, RESULTANTE DA NECESSIDADE DO TRANSPORTE DE VAGÕES VASIOS PARA ATENDER Á SOLICITAÇÕES DA EXPORTAÇÃO.

FORMAÇÃO DOS TRENS

CORRE DIARIAMENTE EM AMBOS OS SENTIDOS UMA COMPOSIÇÃO FORMADA COM VAGÕES LOTADOS UNICAMENTE PARA OS CENTROS PRINCIPAIS DA LINHA OU PROCEDENTES DOS MESMOS. OS DEMAIS CARGUEIROS SERVEM A TODAS AS AGÊNCIAS, RECEBENDO E ENTREGANDO VAGÕES EM PERCURSO, ASSIM COMO EFETUANDO CARGA E DESCARGA DE PEQUENOS LOTES, RESPEITADO SEMPRE O CRITÉRIO DA COLOCAÇÃO NAS CABECEIRAS DOS VEÍCULOS, DAS MERCADORIAS A SEREM DESCARREGADAS NAS ÚLTIMAS ESTAÇÕES DE DESTINO E AS PORTAS, COM AS EXPEDIÇÕES DESTINADAS AOS PONTOS MAIS PRÓXIMOS. A COLOCAÇÃO DOS VEÍCULOS NA COMPOSIÇÃO É TAMBÉM ESTUDADA AFIM DE QUE FIQUEM REDUZIDAS AO MÍNIMO AS MANOBRAS NAS ESTAÇÕES DE TRÂNSITO. TEMOS COM ISSO OBTIDO OS RESULTADOS MÉDIOS RESUMIDOS NO QUADRO SEGUINTE:

EXPORTAÇÃO

PROCEDÊNCIA	DESTINO	DISTÂNCIA	TEMPO DE VIAGEM	VELOCIDADE MÉDIA
VOTUPORANGA	ARARAQUARA	333 KMS.	24 HORAS	13,9/KM HORA
IMPORTAÇÃO				
ARARAQUARA	S.J.R.PRETO	230 KMS.	24 HORAS	9,6/KM HORA
S.J.R.PRETO	VOTUPORANGA	103 KMS.	10 HORAS	10,0/KM HORA

ESTAMOS AGORA EM PLENO APOGEU DOS EMBARQUES DE CAFÉ, O QUE CORRESPONDE AO MÁXIMO DE SOLICITAÇÃO DE VAGÕES POR PARTE DOS INTERESSADOS, COM OS PEDIDOS DA ESPECIE PRONTAMENTE ATENDIDOS, NÃO TENDO MESMO RECEBIDO AINDA, NESTE PERIODO, QUALQUER RECLAMAÇÃO POR DEMORA NESSE SENTIDO. CREMOS PORTANTO ESTAR DESTA FORMA SALVAGUARDADO O INTERESSE DO PÚBLICO E, VALE DIZER, O DA PRÓPRIA ESTRADA.

É SEM DÚVIDA A VELOCIDADE OUTRO FATOR DE PRIMORDIAL IMPORTÂNCIA NO COMBATE Á CONCORRÊNCIA DE OUTROS MEIOS DE TRANSPORTE. CREMOS POREM QUE, EM NOSSA LINHA ATUAL, POUCO MAIS PODEREMOS FAZER NO SENTIDO DE IMPRIMIR MAIOR VELOCIDADE AOS NOSSOS TRENS, QUER DE CARGAS QUER DE PASSAGEIROS. QUANTO AOS TRANSPORTES DE MERCADORIAS, JÁ DEIXAMOS DITO QUE TEMOS UM TREM PREFERENCIAL QUE SÓ SE DETEM NOS PONTOS OBRIGATÓRIOS DE CRUZAMENTO OU ABASTECIMENTO E NO CENTROS DE MAIOR IMPORTÂNCIA, O QUE NOS PERMITE DENTRO DO PRAZO DE 34 HORAS TRANSPORTAR A CARGA RECEBIDA DA BALDEAÇÃO AO PONTO FINAL DO TRONCO NUMA DISTÂNCIA DE 333 KMS.

(*) - FOI POIS, COM GRANDE SATISFAÇÃO, QUE OUVIMOS DO ILUSTRE REPRESENTANTE DA COMPANHIA PAULISTA AQUI PRESENTE QUE ESTA PROGRESSISTA E BEM APARELHADA VIA FÉRREA, CUIDA DE POR EM EXECUÇÃO DENTRO EM BREVE, UM PLANO DE NOVA DISTRIBUIÇÃO DAS MERCADORIAS POR DESTINO. O QUE VIRÁ ACELERAR TAMBÉM O TRANSPORTE PARA A NOSSA ZONA, POIS, QUER NOS PARECER, COM UMA MÉDIA DIARIA DE MAIS DE 350 TONELADAS DE MERCADORIAS DESTINADAS À NOSSA LINHA, PLENAMENTE SE JUSTIFICA A IMPRESSÃO NESSA NOVA MODALIDADE DE SERVIÇO DE VAGÕES DIRETOS COM DESTINO À ESTAÇÃO BALDEADORA DE ARARAQUARA.

DE NOSSA PARTE, COMO PROVIDÊNCIA ACESSÓRIA PARA UM MAIS RÁPIDO DESEMBARAÇO DAS MERCADORIAS LOGO APÓS A SUA CHEGADA AO DESTINO, QUEREMOS MENCIONAR A RECENTE CREAÇÃO DE UM SERVIÇO CONTRALIZADO DE REVISÃO DAS FATURAS E EXTRAÇÃO À MÁQUINA DAS CONTAS DE FRETE, QUE SÃO REMETIDAS POR TRENS DE PASSAGEIROS ANTES DO SEGUIMENTO DAS RESPECTIVAS EXPEDIÇÕES, O QUE PERMITE ÀS ESTAÇÕES DE DESTINO, AVISADAS PRÉVIAMENTE QUANTO AO TREM ÉM QUE AS CONTAS SERÃO RECEBIDAS, EXPEDIR AVISO IMEDIATO AOS INTERESSADOS.

QUANTO AOS TRENS DE PASSAGEIROS A NOSSA VIA PERMANEN

TE AINDA NÃO NOS PERMITE ULTRAPASSAR A VELOCIDADE MÉDIA DE 45 KMS. POR HORA. ENTRETANTO O DEPARTAMENTO DA LINHA VEM ACELERANDO A TROCA DE TRILHOS E, BREVEMENTE, NO TRECHO FINAL DA ESTRADA NOS SERÁ PERMITIDO RECUPERAR CERCA DE 1 HORA NUM PERCURSO DE 103 KMS.

PROCURÁMOS AINDA, COM A FORMAÇÃO DE DUAS NOVAS COMPOSIÇÕES MISTAS,(QUE SÃO MISTAS, DEVIDO À CARÊNCIA DE LOCOMOTIVAS) CREADAS A TÍTULO EXPERIMENTAL, ALIVIAR OS TRENS DE PASSAGEIROS DE GRANDE VOLUME DE BAGAGENS, COM RESULTADOS SATISFATÓRIOS PARA A REGULARIDADE DOS HORÁRIOS DESTES TRENS,ASSIM COMO COM GRANDE BENEFICIO PARA O IMEDIATO PROSSEGUIMENTO DOS VOLUMES DE ENCOMENDAS PROVENIENTES DA CAPITAL. AGUARDAMOS AGORA UMA REFORMA GERAL DO HORÁRIO DAS ESTRADAS COM QUE MANTEMOS TRÁFEGO MÚTUO QUE, SEGUNDO AS PALAVRAS DO ENGº HUMBERTO CAMARGO, CONSEGUIRÃO APRECIAVEL REDUÇÃO NO TEMPO DE PERCURSO DOS SEUS TRENS DE PASSAGEIROS E, POR NOSSO LADO, DENTRO DE NOSSAS LIMITADAS POSSIBILIDADES, PENSAMOS SUPRIMIR ALGUMAS PARADAS SECUNDÁRIAS EM BEBEFICIO DA MAIOR REGULARIDADE DOS HORÁRIOS, E OBTER A ECONÔMIA DE TEMPO, LINHAS ACIMA REFERIDA.

E) - 1 E 2) - DEFICIÊNCIA DE INSTALAÇÕES OBSERVADAS NO SERVIÇO DE FORMAÇÃO DOS TRENS

TRATAMOS JÁ EM OUTRO CAPÍTULO, DAS DIFICULDADES QUE ENCONTRAMOS NA FORMAÇÃO DOS TRENS, CONSEQUÊNTES DA EXIGUIDADE DE NOSSOS PÁTIOS,REFERINDO QUE NO PLANO DE MELHORAMENTOS ELABORADO PELA DIRETORIA FOI PREVISTA A VERBA DE Cr$5.000.000,00 PARA A AMPLIAÇÃO DOS MESMOS. SÓ NOS RESTA ACRESCENTAR AQUI,OUTRA IMPERIOSA NECESSIDADE PARA O SESEMBARAÇO DE SERVIÇO DA COMPOSIÇÃO DE TRENS, CUJA EXECUÇÃO SERIA DE CUSTO RELATIVAMENTE MÓDICO: A ILUMINAÇÃO DOS PRINCIPAIS PÁTIOS DE MANOBRAS OU SEJAM OS DE ARARAQUARA, TAQUARITINGA, CATANDUVA E SÃO JOSÉ DO RIO PRETO.

F) - 1 A 4) TARIFAS

NA ESTRADA DE FERRO ARARAQUARA ESTÁ A CARGO DO DE-

PARTAMENTO DE FINANÇAS O ESTUDO DAS QUESTÕES TARIFÁRIAS. DEIXAMOS DE ABORDAR ASSIM ESTE RELEVANTE CAPITULO, QUE POR CERTO DE MODO MUITO MAIS PROFICIENTE, ESTÁ SENDO TRATADO NESTA REUNIÃO PELOS ILUSTRES FERROVIÁRIOS AQUI PRESENTES.

H) 1) COORDENAÇÃO DOS TRANSPORTES

HÁ ADÉPTOS DOS TRANSPORTES RODOVIÁRIOS PARTICULARES APREGOAM COMO FATORES DE SUPERIORIDADE DESSA MODALIDADE DE TRANSPORTE SOBRE O ANTIGO SISTEMA FERROVIÁRIO AS SEGUINTES RAZÕES PRINCIPAIS.

A) ENTREGA DIRETA DAS MERCADORIAS DE DOMICILIO A DOMICILIO, SEM OS INCONVENIENTES DO CARRETO NA PROCEDÊNCIA E NO DESTINO, E AS CONSEQUÊNCIAS DO BALDEIO DAS MESMAS.

B) MAIOR RAPIDEZ NO TRANSPORTE.

C) PRONTA LIQUIDAÇÃO DOS PREJUIZOS RESULTANTES DE FALTAS OU AVARIAS DAS MERCADORIAS.

D) MAIOR SIMPLICIDADE PARA EFETUAÇÃO DOS DESPACHOS E CÁLCULO DO PREÇO DO TRANSPORTE, COM DISPENSA DE COMPLICADAS FORMALIDADES E DIFICEIS CLASSIFICAÇÕES TARIFÁRIAS ACRESCIDAS DE TAXAS, SOBRE-TAXAS ETC.

E) TAXAS MAIS FAVORAVEIS.

PROCURAREMOS ANALIZAR SUMARIAMENTE CADA UMA DESSAS AFIRMAÇÕES, INDICANDO OS RECURSOS DE QUE SE TÊM VALIDO AS FERROVIAS PARA ANULA-LAS.

A) CREARAM TAMBÉM AS ESTRADAS DE FERRO, SEUS SERVIÇOS PROPRIOS DE TRANSPORTES COORDENADOS RODO-FERROVIÁRIOS, AFIM DE PODER OFERECER AS MESMAS FACILIDADES DO RODOVIÁRIO PARTICULAR, QUANTO Á ENTREGA DE MERCADORIAS DE PORTA A PORTA.

NA E.F.A. TEM SE DESENVOLVIDO DE ANO PARA NO ESTA MODALIDADE DE SERVIÇO COMO INDICAM OS SEGUINTES DADOS:

1946 ..... 1.084.150 Kgs.

1947 ..... 2.759.999 Kgs.

EM 1948 SERÃO TRANSPORTADAS PROVAVELMENTE 4.400.000 Kgs. SI SE MANTIVER A MESMA MÉDIA DOS QUATRO PRIMEIROS MÊSES DO ANO. ALEM DAS ESTAÇÕES DE MAIOR MOVIMENTO, EM NÚMERO DE 10, SÃO BENEFICIADAS COM ESTA MODALIDADE DE TRANSPORTE MAIS 9 AGÊNCIAS LOCALIZADAS EM CIDADES NÃO SERVIDAS PELA ESTRADA DE FERRO.

B) RAPIDEZ NO TRANSPORTE.

AS MERCADORIAS DESPACHADAS PELO SISTEMA COORDENADO NA E.F.A. TEEM IMEDIATO SEGUIMENTO PELOS CARGUEIROS DIRETOS JÁ MENCIONADOS, QUE POSSIBILITAM A SUA ENTREGA DENTRO DE 24 HORAS ATÉ A 170 Kms. DE PERCURSO, E EM 2 DIAS NO MÁXIMO, ÀS ÚLTIMAS AGÊNCIAS RODOVIÁRIAS. DA CAPITAL QUE DISTA 314 Kms. DO INÍCIO DE NOSSA LINHA, CHEGAM-NOS ATUALMENTE OS VOLUMES 3 A 4 DIAS DEPOIS DE EXPEDIDOS. EMBORA NOS PAREÇA QUE MAIS RÁPIDO AINDA, PODERIA SER ESSE TRANSPORTE, PODEMOS ENTRETANTO DIZER QUE DIFICILMENTE OS CAMINHÕES PARTICULARES PODERÃO FAZER REGULARMENTE COM MAIS PRESTEZA O MESMO SERVIÇO, POIS É SABIDO QUE OS MESMOS SÓ PARTEM DE VIAGEM DEPOIS DE TER REUNIDO CARGA BASTANTE PARA COMPLETAR A RESPECTIVA LOTAÇÃO.

C) QUANTO A NECESSIDADE DE SE IMPRIMIR MAIOR PRONTIDÃO NA LIQUIDAÇÃO DAS AVARIAS OU FALTAS DE VOLUMES, JÁ TIVEMOS OCASIÃO DE NOS REFERIR, POIS NESTE PARTICULAR OS NOSSOS CONCORRENTES LEVAM INDISCUTIVEL VANTAGEM POIS CONHECEMOS CASOS DE EMPRÊSAS PARTICULARES RODOVIÁRIAS TEREM INDENIZADO SEUS FREGUEZES NO ATO DA ENTREGA DAS MERCADORIAS, AO SER CONSTATADA QUALQUER IRREGULARIDADE.

D) FELIZMENTE, PODEM AS ESTRADAS DE FERRO, JOGAR COM

CERTA LIBERDADE AO ESTIPULAR O PREÇO DO TRANSPORTE PELO SISTEMA RODO-FERROVIÁRIO E TAMBÉM ELIMINAR MUITAS DAS DIFICULDADES PRÓPRIAS DO TRANSPORTE EXCLUSIVAMENTE FERROVIÁRIO E ENTRAR ASSIM EM FRANCA COMPETIÇÃO POR ESTE MEIO, COM SEUS CONCORRENTES.

PENSAMOS NA E.F.A. SI OBTIVERMOS A ACQUIESCÊNCIA DAS FERROVIAS COM QUE MANTEMOS TRÁFEGO MÚTUO, EM INTRODUZIR NOVAS SIMPLIFICAÇÕES NESTE SERVIÇO, PARA QUE MAIS AINDA NOS APROXIMEMOS DAS CONDIÇÕES EM QUE TRABALHAM AS COMPANHIAS FERROVIÁRIAS PARTICULARES. TRATA-SE DE ESTABELECER TRÊS CATEGORIAS ÚNICAS DE TARIFAS RODO-FERROVIÁRIAS, QUALQUER QUE SEJA A NATUREZA DAS MERCADORIAS TRANSPORTADAS, COM EXCEÇÃO DE INFLAMÁVEIS. SERIAM ASSIM POSTAS EM VIGOR AS SEGUINTES TABELAS:

1) TABELA 1 PARA EXPEDIÇÕES ACIMA DE 4.000 KGS. (LOTAÇÃO MÉDIA DOS CAMINHÕES).

2) TABELA 2 INTERMEDIÁRIA, PARA EXPEDIÇÕES ACIMA DE 1000 KGS. E

3) TABELA 3 (A MAIS CARA) PARA PEQUENOS VOLUMES;

POIS, SI O QUE ENCARECE ESTE TIPO DE TRANSPORTE SÃO A COLETA E A ENTREGA DOS VOLUMES A DIFERENTES REMETENTES O OU DESTINATÁRIOS EM PONTOS DIVEROS DAS CIDADES, MUITO MAIS EM CONTA FICA O CUSTO DO TRANSPORTE DE UMA EXPEDIÇÃO DE UM ÚNICO REMETENTE PARA UM MESMO DESTINO, INDEPENDENTEMENTE DA DIVERSIDADE DAS MERCADORIAS FATO DE QUE TEEM SABIDO SE VALER AS EMPRÊSAS PARTICULARES PARA OFERECER PREÇOS DE TRANSPORTES MAIS VANTAJOSOS ÀS CASAS ATACADISTAS DO COMÉRCIO.

E) TAXAS MAIS FAVORÁVEIS.

JÁ ALUDIMOS Á FACULDADE DE QUE AINDA PODEMOS LANÇAR MÃO PARA ESTABELECER AJUSTES DE FRETES NO SERVIÇO COORDENADO E ASSIM EM CONTACTO DIRETO COM OS INTERESSADOS JÁ TEMOS CONSEGUIDO FAZER RETORNAR Á FERROVIA EM MUITOS CASOS MERCADORIAS DESVIADAS PARA AS ESTRADAS DE RODAGEM.

ACREDITAMOS NA CONVENIÊNCIA DO INCREMENTO DO SERVIÇO

COORDENADO DE TRANSPORTES EM NOSSA ESTRADA, DADAS PRINCIPALMENTE CERTAS PECULIARIDADES DA ZONA SERVIDA PELA MESMA: CENTROS DE RELATIVA IMPORTÂNCIA, AFASTADOS DO TRONCO FERROVIÁRIO, DE PREFERÊNCIA PROCURADOS PELOS CAMINHÕES PARTICULARES, DADAS AS DIFICULDADES COM QUE DITAS LOCALIDADES LUTAM PARA SE SERVIR DO TRANSPORTE POR ESTRADA DE FERRO; EXTENSAS E MAL DESBRAVADAS ZONAS, COMO AS VERTENTES DO SÃO JOSÉ DOS DOURADOS E MARGEM DIREITA DO TIETÊ, CUJAS TERRAS, SI PROVIDAS DE ESTRADAS REGULARES, DIRIGIDAS PARA AS ESTAÇÕES DO AVANÇAMENTO DA LINHA ARARAQUARENSE PODERIAM AÍ ENCONTRAR, SEGURO ESCOADOURO PARA A SUA PRODUÇÃO, POIS SEM RECEIO PODEMOS AFIRMAR, NESTA FERROVIA O QUE MAIS FALTA AINDA FAZ É JUSTAMENTE MERCADORIA PARA TRANSPORTAR.

CABE AQUI UM PARENTESIS, RELATIVO À NECESSIDADE DA CONSTRUÇÃO DE ESTRADAS DE RODAGEM, MESMO DE CONDIÇÕES MODESTAS, EM DIREÇÃO AO TRONÇO FERROVIÁRIO, QUE CONSISTIRIA ASSIM, COMO QUE A ESPINHA DA REDE DE TRANSPOTES COORDENADOS DA REGIÃO ABRANGIDOS PELA MESMA, ASSUNTO ESTE, TÃO BEM FOCALIZADO, AINDA ONTEM PELO ENGº RUY DA COSTA RODRIGUES.

É SONHO DE TODO PREFEITO MUNICIPAL DA ZONA ARARAQUARENSE QUE A NOSSA FERROVIA LHES FORNEÇA OS ELEMENTOS NECESSÁRIOS PARA A CONSTRUÇÃO DE NOVAS ESTRADAS DE RODAGEM OU MELHORAMENTO DOS ATUAIS CAMINHOS DE SEUS MUNICIPIOS, QUE SE DIRIGEM PARA AS ESTAÇÕES FERROVIÁRIAS. E, DA MESMA FORMA, A ARARAQUARA, TÃO PARCA DE SUCESSIVOS QUARTOS AS POBRES PREFEITURAS, AGUARDA QUE TOMEM ESTAS A INICIATIVA DE TÃO UTIL EMPREENDIMENTO. ENQUANTO ISTO, O DEPARTAMENTO DE ESTRADAS DE RODAGEM, SOBRE SUA ATENÇÃO E MAIS AMPLAS DISPONIBILIDADES PARA A MONSTRUOSA OBRA QUE É A RODOVIA DE 1ª CLASSE QUE SE ENCAMINHA PARA PEREIRA BARRETO, ESTRADA ESTA QUE COM UMA TRAJETÓRIA PARALELA A LINHA DE ARARAQUARENSE, VIRÁ TRAZER-LHE, DENTRO DE BREVES ANOS, O REQUISISSOR DEFINITIVO, DE QUE ELA TEM ATÉ HOJE SABIDO SE LIVRAR.

FINALMENTE, QUEREMOS ALUDIR DE PASSAGEM, A UM DOS ELEMENTOS COM QUE CONTAM OS RODOVIÁRIOS NA DISPUTA DA PRIMAZIA DOS TRANSPORTES, FATOR ESTE AO CONTRÁRIO DAS DEMAIS, A QUE NUNCA SE REFEREM OS INTERESSADOS. TRATA-SE, COMO SOBEJAMENTE CONHECEM OS SRS. FERROVIÁRIOS, DA PLENA LIBERDADE DE QUE GOZAM OS NOSSOS COMPETIDORES, QUANTO ÁS EXIGÊNCIAS DO FISCO ESTADUAL, ENQUANTO QUE AS FERROVIAS SÃO OBRIGADAS A FORNECER ÁS COLETORIAS

ESTADUAIS, UMA VIA DAS NOTAS DE DESPACHOS EMITIDAS. COM O TRANSPORTE POR ESTRADA DE RODAGEM SEM A EXIGÊNCIA DE DOCUMENTOS QUE OFEREÇAM PROVA DAS TRANSAÇÕES EFETUADAS, PODE SER O FISCO LESADO NO IMPOSTO DE TRANSAÇÕES E FICAM AINDA OS COMERCIANTES LIBERTOS DA OBRIGAÇÃO DE DAR ENTRADA DAS MERCADORIAS RECEBIDAS EM SEUS ESTOQUES, E ASSIM, SONEGAR AINDA O IMPOSTO SOBRE A RENDA. FOSSE EXERÇIDA SEVERA E REGULAR FISCALIZAÇÃO SOBRE AS COMPANHIAS RODOVIÁRIAS E MESMO SOBRE OS CAMINHÕES QUE EXECUTASSE O TRANSPORTE POR RODOVIA E PERTENCEREM À EMPRÊSAS REGULARMENTE ORGANIZADAS, OBRIGADOS A TRAZER DOCUMENTOS COMPROVATÓRIOS DA PROCEDÊNCIA E DESTINO DAS MERCADORIAS QUE CONDUZEM E MUITO DIFERENTES, ESTAMOS CONVENCIDOS, SERIA O PANORAMA DA ATUAL COMPETIÇÃO NESTE SETOR. FICARIA AINDA, PODEMOS ACRESCENTAR, POSSIBILITADA A COBRANÇA JUSTA DA TAXA DE RODAGIO, PRECONIZADA PELO ENGºODIR COSTA, BASEADA NA DISTÂNCIA DE TRANSPORTE, E ATÉ MESCOM BASE NAS TONELAGENS-QUILÔMETROS EFETIVAMENTE REALIZADAS PELOS COMINHÕES.

DEIXÁMOS ATÉ AGORA DE NOS REFERIR NESTA EXPOSIÇÃO Á ESTRADA DE FERRO MONTE ALTO, SOB A ADMINISTRAÇÃO DA ARARAQUARENSE. TRATA-SE DE UMA VIA-FÉRREA DE 32 KMS. DE EXTENSÃO SUFOCADA ENTRE A PRÓPRIA E.F.A. COM A QUAL NÃO TEM POSSIBILIDADE DE LIGAÇÃO ECONÔMICA E O RAMAL DE JABOTICABAL DA C.P. DO QUAL DERIVA. SEM ZONA PRÓPRIA PARA ONDE POSSA SE EXPANDIR, NÃO CONHECEMOS SOLUÇÃO PARA A ILIMINAÇÃO DOS DEFICITS ANUAIS QUE PRODUZ A MONTE ALTO E QUE RECAEM SOBRE SUA CONGENERE. A NÃO SER QUE PUDESSEMOS PURA E SIMPLESMENTE SUPPIMI-LA OU SUBSTITUI-LA POR UM SISTEMA DE TRANSPORTE MODERNO E EFICIENTE POR RODOVIA COM O QUE, ALIÁS, MUITO TAMBÉM LUCRARIA A RICA E PRÓSPERA REGIÃO EM QUE ESTÁ SITUADA.

Dr. ARTHUR CASTILHO - FELICITO VIVAMENTE O DIGNO REPRESENTANTE DA E.F. ARARAQUARA, PELA SUA EXCELENTE CONTRIBUIÇÃO VASADA EM TÊRMOS EXPRESSIVOS, NUM CRITÉRIO JUSTO DE AVALIAÇÃO DE TÔDAS AS SUAS DIFICULDADES, MOSTRANDO, A PAR DISSO, O ESFÔRÇO EXTRAORDINÁRIO FEITO PELA ADMINISTRAÇÃO DAQUELA FERROVIA NO SENTIDO DE ENFRENTAR OS DIVERSOS ÓBICES CRIADOS À SUA AÇÃO ECONÔMICA DE PROSPERIDADE.

O ILUSTRADO ENGENHEIRO MOSTROU, COM MUITO CRITÉRIO E PRECISÃO, QUE MAJORAÇÃO DO CUSTO DA PRODUÇÃO, DO CUSTO DO TRANSPORTE NO SETOR DO TRAFEGO, DECORREU, EM PARTE, DA QUEDA DA PRODUÇÃO COM MENOR MOVIMENTO, COM AUMENTO DO QUADRO DO PESSOAL, CONCORRENDO, ASSIM, PARA A CRIAÇÃO DE UMA DIFICULDADE A VENCER PELA ARARAQUARA, ACRESCIDAS ÀS JÁ ENTÃO EXISTENTES. MOSTROU TODAVIA, QUE NÃO FORAM DESCURADOS OS INTERÊSSES DOS OPERÁRIOS, DOS ABNEGADOS SERVIDORES DAQUELA FERROVIA, PORQUE A SUA DIREÇÃO JÁ DÁ PERCENTAGENS ALTAS E HABITAÇÕES GRATUITAS, FORNECE OUTRAS HABITAÇÕES COM MÓDICOS ALUGUÉIS E PRETENDIA, MESMO ESTABELECER UM PLANO MAIS AMPLO DE CONSTRUÇÃO DE GRUPOS RESIDENCIAIS TENDO SIDO, ENTRETANTO, ÊSSE PROJETO POSTERGADO DEVIDO À FALHA DA OBTENÇÃO DE RECUSROS ESSENCIAIS A UM PLANO DE TAL ENVERGADURA.

MOSTROU, AINDA QUE, NAQUELA ASSISTÊNCIA DE QUE NÓS INDAGAVAMOS SÔBRE O PESSOAL DA TRAÇÃO, JUSTAMENTE O PESSOAL QUE PRECISA MAIOR AUXILIO, POR SE DESLOCAR DAS SUAS HABITAÇÕES HUMILDES ÀS VEZES, COM PARCOS RECURSOS DISPONIVEIS, QUE A ARARAQUARA PREVIU UMA ASSISTÊNCIA MELHOR, DANDO PERNOITE EM ALOJAMENTOS, DESCONTANDO 1/4 DA AJUDA DE CUSTO.

RELEMBROU O ILUSTRADO ENGENHEIRO AS DIFICULDADES DAS QUESTÕES DE ARMAZENS, MOSTRANDO A IMPROPRIEDADE DA SUA MECANIZAÇÃO, PELA FRACA DENSIDADE DE MOVIMENTO, ASSINALANDO, PORÉM, A EFICIÊNCIA QUE TERIAM ÊSSES TRABALHOS NUMA ESCALA MAIOR, QUANDO SE REFERIU AOS ELEVADORES ELÉTRICOS NOS ARMAZENS REGULADORES, ONDE FOI POSSÍVEL A MOVIMENTAÇÃO DE 20 MIL SACOS, COM UMA

EQUIPE DE 30 HOMENS, EM UM DIA.

MOSTROU, TODAVIA S.S., QUE A ARARAUQARA, NUMA PREVISÃO LOUVÁVEL DO SEU ACRÉSCIMO DE MOVIMENTO, JÁ CUIDA ORIENTADAMENTE DA AMPLIAÇÃO DOS SEUS PÁTIOS DE MANOBRAS, PARA OS QUAIS JÁ DESTACOU NOS ORÇAMENTOS, VERBA APRECIÁVEL QUE TORNARÁ EFETIVA ESSA MELHORIA, NA OCASIÃO DA REVISÃO DOS TRAÇADOS, ENCARADA ESSA REVISÃO ESSENCIAL, ANTE FATOS REVELADOS PELO NOBRE ORADOR, A INDICAR AQUELAS DIFICULDADES TÉCNICAS NOS CRUZAMENTOS, OBRIGANDO, ATÉ, A CORTES NA COMPOSIÇÃO DOS TRENS, PARA PERMITIR OS REFERIDOS CRUZAMENTOS O QUE, EVIDENTEMENTE, TRARÁ SEMPRE ELEVADO CUSTEIO NESSAS DIVERSAS ZONAS, PATENTEANDO O CUIDADO DA ADMINISTRAÇÃO, QUANTO À SEGURANÇA, QUANDO FAZ MENÇÃO DE DIVERSAS MEDIDAS ADOTADAS, INCLUSIVE A INSTALAÇÃO JÁ REALIZADA DE APARELHAMENTO ELÉTRICO.

UM ASPECTO INTERESSANTE FOCALIZADO HOJE, PELA SEGUNDA VEZ, SE REFERE À QUESTÃO DAS RECLAMAÇÕES E QUEIXAS DO PÚBLICO E NOTEI QUE O PRÓPRIO PÚBLICO JÁ FAZ MENÇÃO NAS SUAS RECLAMAÇÕES, CONFORME LEU O DIGNO REPRESENTANTE., MENÇÃO, REPITO, DESSA SITUAÇÃO DE ANOMALIA, ANTE A PROPAGANDA FEITA PELAS FERROVIAS DA SEGURANÇA DO TRANSPORTE QUANDO, NA REALIDADE, ESSAS GARANTIAS SÃO QUASI PLATÔNICAS, DE VEZ QUE SURGEM DIFICULDADES MUITAS E VARIADAS NAS LIQUIDAÇÕES DAS RESPECTIVAS RECLAMAÇÕES, O QUE, ALIÁS, NÃO DEVERIA EXISTIR CONFORME MUITO BEM ACENTUOU O ORADOR, DE VEZ QUE, O PRÓPRIO REGULAMENTO GERAL DO TRANSPORTE, PREVÊ A SUA LIQUIDAÇÃO SUMÁRIA PARA POSTERIOR DISCUSSÃO MAS, O QUE É FATO, É QUE NOS CASOS CONCRETOS, SEMPRE A LIQUIDAÇÃO FICA NA DEPENDÊNCIA DESSAS DISCUSSÕES E, POR VEZES, SE PROLONGA DE TAL FORMA QUE CAI NO PERÍODO JURÍDICO DA PRESCRIÇÃO, O QUE VEEMENTEMENTE RECLAMAMOS POR NÃO PARECER UMA MEDIDA HONESTA A ALEGAÇÃO DESTE DIREITO DE PRESCRIÇÃO, QUANDO HÁ TAXATIVAS DISPOSIÇÕES REGULAMENTARES MANDANDO FAZER EFETIVA A INDENIZAÃO, PARA POSTERIOR INDAGAÇÃO ENTRE AS ESTRADAS QUE CARREARAM AS DIVERSAS MERCADORIAS.

NOTEI, TAMBÉM, COMO OS SRS. TODOS, O ELEVADO CRITÉRIO TÉCNICO NA FORMAÇÃO DOS TRENS, NO SELECIONAMENTO DA ARRUMAÇÃO DAS CARGAS, NO ARRANJO DA COLOCAÇÃO DOS VAGÕES, INDICADOS PELO NOBRE ORADOR, MOSTRANDO, ASSIM, UMA VANTAGEM REAL NA ACELERAÇÃO DO MOVIMENTO DAS CARGAS DENTRO DOS SEUS HORÁRIOS,

QUE AINDA NÃO SÃO PLENAMENTE SATISFATÓRIO MAS, QUE MOSTRAM UM GRANDE ESFORÇO DA ARARAQUARA NO SENTIDO DE BEM MELHORAR.

ENTRE AS MEDIDAS, FACILITANDO ESSA RÁPIDA MOVIMENTAÇÃO DAS CARGAS, ESTÁ FIXADA AQUELA DA REMESSA ANTECIPADA DE DESPACHOS, FACULTANDO AS PROVIDÊNCIAS ESSENCIAIS DO DESTINO DE MANEIRA A PERMITIR UM MAIS RÁPIDO DESCARREGAMENTO NAQUELA ESTAÇÃO E PERMITINDO, POR ISSO, UM AUMENTO DA ROTAÇÃO DOS VAGÕES.

FINALMENTE, NA PARTE DO SISTEMA COORDENADO, O DIGNO ORADOR FEZ CONSIDERAÇÕES BEM VALIOSAS MOSTRANDO JÁ A EFICIÊNCIA DÊSSE SERVIÇO NA ARARAQUARA E PATENTEANDO AQUELES DIVERSOS ASPECTOS CRÍTICOS DA CONCORRÊNCIA, QUE PODERÃO SER VENCIDOS COM RELATIVA FACILIDADE PELAS ESTRADAS QUE BEM ESTUDAREM E BEM ORIENTAREM OS SEUS SERVIÇOS NA VONTADE FIRME DE VENCER A CONCORRÊNCIA, PELA PERFEIÇÃO DOS SEUS TRABALHOS.

FELICITO O ILUSTRADO REPRESENTANTE DA ARARAQUARA, PELA SUA VALIOSISSIMA CONTRIBUIÇÃO AOS TRABALHOS DESTA REUNIÃO.

TEM A PALAVRA A DELEGAÇÃO DA CENTRAL DO BRASIL

Dr. ARTHUR HENOCK DOS REIS

E. F. Central do Brasil

SENHOR PRESIDENTE, ILUSTRES COLEGAS FERROVIÁRIOS E OUTROS QUE AQUI ESTÃO PRESENTES PARA OUVIREM AS NOSSAS QUEIXAS, AS BOAS MEDIDAS ADOTADAS E OS RESULTADOS QUE TEMOS CONSEGUIDO NA CENTRAL DO BRASIL

EM PRIMEIRO LUGAR CABE-ME DECLARAR QUE ESTOU AQUI ACIDENTALMENTE, POIS, O DR. ITAGIBA ESCOBAR, CHEFE DO DEPARTAMENTO DO TRÁFEGO DA CENTRAL DO BRASIL A QUEM CABIA ESTA REPRESENTAÇÃO, POR CONTIGÊNCIA DE SERVIÇO, NÃO POUDE COMPARECER E ME DESIGNOU PARA O SUBSTITUIR.

POR ISSO PEÇO DESCULPAS DE NÃO TRAZER A VOSSA APRECIAÇÃO, UM RELATO COMPLETO, MAIS MINUCIOSO E ORDENADO SÔBRE AS NECESSIDADES DO TRÁFEGO NA CENTRAL DO BRASIL; APENAS JUNTEI UMAS NOTAS E, COMO FERROVIÁRIO QUE TRABALHA HÁ 17 ANOS NO TRÁFEGO, PASSANDO POR DIVERSAS SECÇÕES E ESTANDO AGORA NO SERVIÇO PROPRIAMENTE DE ESTAÇÕES HÁ QUASI 7 ANOS, SÔBRE COISAS QUE VI PARECEREM NOVIDADE NO MOMENTO E SEREM ADOTADAS PARA DEPOIS SEREM RETIRADAS DE USO E NOVAMENTE VOLTAREM A SER ADOTADAS, DANDO UMA IDÉIA DE VAI E VEM AOS NOSSOS SERVIÇOS, O QUE ACONTECE NA ADMINISTRAÇÃO DE EMPRÊSAS QUE EVOLUEM E SÃO COMUNS, PRINCIPALMENTE, NUMA ESTRADA ADMINISTRADA PELO GOVÊRNO QUE NÃO TEM A SORTE DE UMA CONTINUIDADE DE ORIENTAÇÃO ADMINISTRATIVA, DE MODO QUE O SERVIÇO INDUSTRIAL, MUITAS VEZES, É PERTUBADO POR MEDIDAS QUE NÃO SE SEGUEM COMO DEVIAM SEGUIR.

EM TODO CASO, TODAS ELAS FORAM FEITAS NA BOA ORIENTAÇÃO, ALGUMAS DERAM ÓTIMOS RESULTADOS, SEGUIRAM, OUTRAS FORAM POSTAS DE LADO.

ASSIM, AO NOSSO ILUSTRE DIRETOR GENERAL DURIVAL DE BRITO, QUE HÁ POUCOS DIAS ASSUMIU ÊSSE CARGO, TIVE OCASIÃO DE PERGUNTAR, ANTES DE AQUI VIR, QUAL A ORIENTAÇÃO GERAL NOS SERVIÇOS DE TRÁFEGO QUE ÊLE ACHAVA INTERESSANTE PARA O NOSSO TRÁFEGO.

NÃO SENDO S. EXCIA. UM PROFISSIONAL FERROVIÁRIO, MAS SIM UM ADIMISTRADOR QUE HÁ MAIS DE 10 ANOS VEM LIDANDO COM ESTRADAS DE FERRO, PORTANTO FORTEMENTE HABILITANDO PARA TER IDÉIAS PRÓPRIAS A RESPEITO DE TAIS SERVIÇOS, E, COMO NOS ÚLTIMOS DOIS ANOS O SERVIÇO DO TRÁFEGO DA CENTRAL TIVESSE TIDO UMA ORIENTAÇÃO DIFERENTE DA QUE VINHA TENDO ATÉ ENTÃO, ERA PRECISO SABER SE ÊLE ACEITAVA, EM PRINCIPIO, TAIS IDÉIAS QUE COLOCAVAM NA CENTRAL DO BRASIL, COMO SEU PRINCIPAL PROBLEMA, A QUESTÃO DO PESSOAL, COMO ERA ENCARADA PELO DR. RENATO FEIO.

ENQUANTO NÓS NÃO CONSEGUIRMOS REDUZIR A VERBA DE PESSOAL NÓS NÃO TEREMOS EQUILÍBRIO NA EXPLORAÇÃO INDUSTRIAL DA CENTRAL.

AS PROVIDÊNCIAS TOMADAS DESDE A ADIMINSTRAÇÃO DO DR.

COTRIM, FORAM ENCAMINHADAS EM SENTIDO UM POUCO DIFERENTE DO QUE VINHAMOS FAZENDO ATÉ 1945 E, D'AÍ PARA CÁ, A REDUÇÃO DO PESSOAL LOTADO NO DEPARTAMENTO DO TRÁFEGO TEM SIDO NOTÁVEL.

COM REFERÊNCIA AO PESSOAL DAS ESTAÇÕES, NÚMERO, REMUNERAÇÃO E PRODUÇÃO COMPARATIVA NO QUINQUÊNIO, CONFORME PEDE O NOSSO TEMÁRIO, É INTERESSANTE VER QUE, EM 1943, NAS ESTAÇÕES, E QUANDO ME REFIRO A ESTAÇÕES SÓ CONTO O PESSOAL QUE TRABALHA PROPRIAMENTE NA ESTAÇÃO, TAL COMO AGENTE, AUXILIARES DE AGÊNTE, MANOBREIROS, GUARDA CHAVES E TRABALHADORES, NÓS TINHAMOS EMPREGADOS NISSO 9 787 HOMENS E, AGORA, TEMOS 7 429. REDUZIMOS ASSIM, 2.358. DISCUTINDO COM O DR. RENATO FEIO, MOSTRAMOS QUE TINHAMOS CHAGADO AO LIMITE DA NOSSA POSSIBILIDADE DE REDUÇÃO DE PESSOAL MAS ÊLE EXIGIA UMA REDUÇÃO DE 20% E FIZEMOS MAIS DO QUE ISSO. CHEGADO A ÊSSE PONTO, RESTAVA MODIFICAR OS MÉTODOS DE TRABALHO, POIS NÃO SE PODE REDUZIR ILIMITADAMENTE O NÚMERO DOS EMPREGADOS QUE TRABALHAM EM CADA ESTAÇÃO.

NAS NOSSAS 471 ESTAÇÕES, TEMOS JÁ 174 QUE TRABALHAM COM UM HOMEM, 89 QUE TRABALHAM COM 3 HOMENS E 72 QUE TRABALHAM COM 4 HOMENS. MAIS DO QUE ISSO NÃO ERA POSSIVEL REDUZIR SEM NOVAS NORMAS DE TRABALHO; ENTÃO FOI O QUE SE FEZ, MODIFICAMOS O REGIME DE TRABALHO, PORQUE O AUMENTO DE PESSOAL QUE TIVEMOS ATÉ 1943, FOI UMA INFLUÊNCIA DAS CONTINGÊNCIAS DA GUERRA, PORQUE HOUVE UM ACRÉSCIMO FORMIDÁVEL DOS TRANSPORTES NA CENTRAL DO BRASIL NÃO SÓ DO TRANSPORTE DE MERCADORIAS, COMO TAMBÉM DO DE PASSAGEIROS, E TODOS NÓS ENGENHEIROS E O CORONEL ALENCASTRO, QUE ERA NESSA OCASIÃO O NOSSO DIRETOR, ACHAMOS INDISPENSÁVEL ATENDER.

NATURALMENTE OS TRENS DE PASSAGEIROS ANDAVAM SUPERLOTADOS; NAS ESTAÇÕES, DA MESMA MANEIRA, O AFLUXO DE PASSAGEIROS DE SUBÚRBIOS ERA UMA COISA FORMIDÁVEL PORQUE NÃO HAVIA OUTRO TRANSPORTE NA CIDADE. TUDO IA PARA OS TRENS; DE MANEIRA QUE ÊLE ESTABELECEU: QUERO QUE TODO MUNDO TRABALHE 8 HORAS, NINGUEM FAZ MAIS DE 8 HORAS, AS FÉRIAS SÃO RIGOROSAMENTE CUMPRIDAS, E TODAS AS EXIGÊNCIAS DAS LEIS TRABALHISTAS DEVEM SER RIGOROSAMENTE CUMPRIDAS; ASSIM, TIVEMOS NATURALMENTE QUE AUMENTAR O PESSOAL, RAZÃO PELA QUAL CHEGAMOS A ÊSSE MÁXIMO DE 9 787 EMPREGADOS NAS ESTAÇÕES.

NATURALMENTE, COM A GUERRA ACABADA, FOI POSSÍVEL REGULARIZARMOS O REGIME E MESMO O SERVIÇO RITIMOU-SE MELHOR, TIVEMOS MAIS FACILIDADE DE CARVÃO, FACILIDADE DE LOCOMOTIVAS, DE FORMA QUE O SERVIÇO POUDE SER MAIS METÓDICO E, TAMBÉM DE 945 EM DIANTE, AS IDÉIAS MUDARAM, E ESTAÇÕES QUE ESTAVAM SEMPRE ABERTAS PASSARAM A FICAR FECHADAS DURANTE ALGUMAS HORAS DO DIA. ISTO É, TALVEZ UMA INOVAÇÃO, QUE COMEÇAMOS A FAZER NA CENTRAL DO BRASIL QUANDO INAUGURAMOS O SERVIÇO CTC; QUER DIZER, A ESTAÇÃO TRABALHA COMO SE FOSSE UMA CASA PARTICULAR, UM NEGOCIO, COMO SE FOSSE UM BANCO. TEMOS UM HORÁRIO FIXADO NA ESTAÇÃO DE MODO QUE ELA RECEBE O PÚBLICO EM DETERMINADAS HORAS, DIGAMOS EM DOIS PERÍODOS. ESSA EXPERIÊNCIA COMEÇAMOS A FAZER QUANDO INAUGURAMOS O CTC NO TRECHO DE BARRA DO PIRAI A TRÊS RIOS, ONDE TINHAMOS EM TODAS AS ESTAÇÕES TRES AGENTES E SEIS GUARDA-CHAVES, E, EM ALGUMAS DELAS, TINHAMOS AINDA TRABALHADORES.

ORA, O CTC FUNCIONANDO, COMO OS SENHORES TERÃO OCASIÃO DE OUVIR HOJE PELA EXPOSIÇÃO QUE FARÁ O NOSSO COLEGA DR. GUILHERME CAMPOS, O LICENCIAMENTO DOS TRENS PRESCINDE PERFEITAMENTE DO HOMEM DA ESTAÇÃO. ÊSTE EMPREGADO NÃO FAZ O LICENCIAMENTO DE TRENS, APENAS EMITE AS PASSAGENS PARA OS TRENS E AUTORIZA A PARTIDA, PELO QUE, ENTÃO ESTABELECEMOS NOSSAS ESTAÇÕES DO PRIMEIRO TRECHO, QUE O AGENTE TRABALHASSE AUXILIADO, AINDA, POR UM TRABALHADOR, COMO UMA PRIMEIRA APROXIMAÇÃO, POIS O QUADRO ANTIGO ERA DE UM AGENTE E TRÊS TRABALHADORES.

O GUARDA-CHAVES, NÃO MEXENDO MAIS NA CHAVE, ERA UM TRABALHADOR QUE FICAVA PARA FAZER ISSO CASO FOSSE NECESSÁRIO, E, PARA O AGENTE, VIMOS PELO GRÁFICO COMO É QUE ÊLE PODIA TRABALHAR. DIGAMOS, O PRIMEIRO TREM QUE PARTIA NO TRECHO E DAVA MOVIMENTO NA ESTAÇÃO, CHEGAVA ÁS 7 HORAS: ÊLE ABRIA ÁS 7 HORAS, VENDIA OS BILHETES, FAZIA OS DESPACHOS DAQUELE TREM MIXTO, FAZIA A ESCRITURAÇÃO DA ESTAÇÃO ATÉ ÁS 10 HORAS, POR AÍ ASSIM, E ENTÃO, FECHAVA A ESTAÇÃO, PUNHA UM LETREIRO: "FECHADO DAS 10 HORAS ATÉ ÁS 13 HORAS", INDO PARA CASA DESCANSAR, SEM RESPONSABILIDADE NENHUMA, E OS TRENS CONTINUAVAM A CORRER. DEPOIS, ÁS 13 HORAS, ÊLE VOLTAVA ABRIA NOVAMENTE A ESTAÇÃO E RECEBIA OS OUTROS TRENS, TREM MANOBREIRO OU O OUTRO TREM MIXTO QUE HOUVESSE OU O TREM EXPRESSO PARADOR DE PASSAGEIROS, DE MODO QUE, ASSIM, AO INVÉS DE UM REGIME ESTRITO DE 8 HORAS SEGUIDAS DE TRA-

BALHO, CONSEGUIMOS QUE ESTA ESTAÇÃO TRABALHASSE 10 E 12 HORAS E AINDA FICOU, NESSA PRIMEIRA ETAPA DE ORGANIZAÇÃO, TRABALHANDO SEMPRE UM HOMEM PARA TOMAR CONTA DA ESTAÇÃO.

TINHAMOS, POR ESSA FORMA, UM AGENTE E 3 TRABALHADORES OU GUARDA-CHAVES EM CADA ESTAÇÃO.

QUANDO CHEGOU O DR. RENATO FEIO, DISSE: NÃO, NÃO PODEMOS FAZER ASSIM, TEMOS QUE GASTAR COM O PESSOAL O MENOS POSSÍVEL. ENTÃO TIVEMOS QUE MODIFICAR NOVAMENTE O REGIME, ADOTANDO O SEGUINTE: A ESTAÇÃO SÓ TEM UM AGENTE E AQUELA ONDE HÁ DESCARGA TEM MAIS UM TRABALHADOR, QUE TRABALHA MAIS OU MENOS NO HORÁRIO DO AGENTE; O RESTO DO DIA A ESTAÇÃO FICA FECHADA E ENTREGUE A GUARDA DA LINHA OU A NOSSA CIVILIZAÇÃO GERAL. O DR. FEIO PONDERAVA, E O FAZIA COM MUITA RAZÃO: O QUE ACONTECE COM UMA ESTAÇÃO QUE FICA FECHADA? A ESTAÇÃO PODE FICAR LÁ COM UMA RENDA DE CEM CRUZEIROS, 200 CRUZEIROS OU 300 CRUZEIROS.

UM DIA PODE SER ASSALTADA E O ESTADO PERDER ESSA RENDA; MAS O QUE VALE ESSA RENDA DE 300 CRUZEIROS, PARA A ECONÔMIA DE 4 OU 5 MIL CRUZEIROS POR MÊS? DE MODO QUE MANDOU ESTENDER TAL REGIME A OUTRAS ESTAÇÕES. CONFESSO QUE NO PRIMEIRO MOMENTO ACHEI UM POUCO AVANÇADO DE MAIS, MAS, DEPOIS, ME CONVENCI E TIVEMOS ENTÃO OCASIÃO DE ESTENDER ISSO A DIVERSAS ESTAÇÕES.

ÊSSE REGIME TROUXE UMA ECONÔMIA GRANDE DE PESSOAL PARA AS ESTAÇÕES E ALÉM DISSO TROUXE MESMO MELHOR TRATAMENTO PARA O PESSOAL, QUE TINHA SUAS HORAS CERTAS DE TRABALHAR. NÃO ERA OBRIGADO A DOBRAR SERVIÇO PORQUE NO MOMENTO NÃO TINHAMOS EMPREGADOS SUFICIENTES E A ESCALA DE SERVIÇO NÃO FÔRA ALTERADA AINDA. DE MODO QUE, SOB TODOS OS PONTOS DE VISTA, ISSO TROUXE VANTAGEM. DEVE-SE NOTAR QUE, EM 1943, COM ÊSSES 9.787 EMPREGADOS, QUE A ESTRADA TINHA, PAGÁVAMOS 89 MILHÕES DE CRUZEIROS DE PESSOAL E, EM 1948, COM OS AUMENTOS SUCESSIVOS DE SALÁRIOS ESTAMOS PAGANDO 103 MILHÕES DE CRUZEIROS DE PESSOAL, VERBA RESPEITÁVEL DENTRO DA RENDA TOTAL DA ESTRADA QUE PODE ORÇAR ÊSTE ANO, TALVÉZ, EM UM MILHÃO DE CRUZEIROS. É PRECISO REDUZIR.

NO TRÁFEGO JÁ REDUZIMOS O QUE FOI POSSÍVEL; O RESTO É A APARELHAGEM DE ESTAÇÃO QUE DEPENDE DE MÁQUINAS ESPECIAIS, COISAS TODAS QUE AINDA NÃO CONSEGUIMOS COMPRAR.

QUANTO À PRODUÇÃO DO PESSOAL, JÁ OS MEUS ILUSTRES COLEGAS DO TRÁFEGO, DAS OUTRAS ESTRADAS, INFELIZMENTE ANOTARAM QUE DIMINUE EXTRAORDINÁRIAMENTE. DE FATO DIMINUE, MAS É PRECISO NOTARMOS UMA COISA. NA CENTRAL DO BRASIL POR EXEMPLO, ONDE TEMOS HOJE 7 429 EMPREGADOS NAS ESTAÇÕES, NÓS FAZEMOS AGORA UMA MOVIMENTAÇÃO GERAL MUITO MAIOR DO QUE FAZIAMOS HÁ CINCO ANOS ATRÁZ. SE TOMARMOS, VAMOS DIZER, A BALDEAÇÃO E O MOVIMENTO DE TREM DE UMA ESTAÇÃO, VAMOS ENCONTRAR ÊSSE PESSOAL TRABALHANDO MENOS, PORQUE DE UMA PARTE, NÓS TIRAMOS O SERVIÇO DÊLE MAS, POR OUTRO LADO, O VOLUME TOTAL DE TRÁFEGO AUMENTOU EXTRAORDINARIÁMENTE.

NESSA MESMA ESTAÇÃO ONDE HOJE NOS QUEIXAMOS QUE ÊSSES EMPREGADOS NÃO FAZEM O SERVIÇO COMPLETO, ÊLES RECEBEM MUITO MAIOR NÚMERO DE TRENS QUE RECEBIAM ANTIGAMENTE; DE FATO, QUEM TRABALHA NO TRÁFEGO HÁ MUITOS ANOS SABE PERFEITAMENTE QUE HOJE O QUE O AGENTE FAZ NAO É IGUAL AO QUE NÓS OBTINHAMOS ANTIGAMENTE.

NÓS ENTRAVAMOS ANTIGAMENTE NUMA ESTAÇÃO E ENCONTRAVAMOS A ESTAÇÃO, VAMOS DIZER, BEM TRATADA, CUIDADA COM CARINHO; HOJE NÃO HÁ, NÓS SENTIMOS QUE NÃO HA, ÊSSE INTERESSE. TALVEZ DIFICULDADE DE MEIO DE VIDA, FALTA DE ESTÍMULO; O QUE ESTÁ PARECENDO QUE HÁ É FALTA DE ESTÍMULO, MESMO PORQUE A CENTRAL DO BRASIL APESAR DE PAGAR MAIS, TALVEZ DO QUE MUITAS DE OUTRAS ESTRADAS, AINDA PAGA POUCO AO SEU PESSOAL. ORA, EM 1943, NÓS ESTAVAMOS COM O SALÁRIO MÍNIMO DE 750 CRUZEIROS E NÓS TINHAMOS O MÁXIMO PARA OS AGENTES FIXADO EM DOIS MIL E DUZENTOS CRUZEIROS, ISSO PARA OS EFETIVOS; PARA OS EXTRANUMERÁRIOS IA APENAS, DE 500 A 1.200 CRUZEIROS. AGORA VEJAMOS O QUE ACONTÊCE HOJE: O EFETIVO GANHA DE 1.400 A 3.300 CRUZEIROS E O EXTRAORDINÁRIO GANHA DE 900 A 1.400, MAS A QUESTÃO É QUE, EM 1943, NÓS TINHAMOS MUITO MAIS EMPREGADOS EFETIVOS DO QUE HOJE, TALVEZ DOIS TERÇOS DE EXTRANUMERÁRIOS PARA UM TERÇO DE EFETIVOS, PELO QUE, A REMUNERAÇÃO MÉDIA É RELATIVAMENTE BAIXA.

DEPOIS, NA PARTE DE RECLAMAÇÕES MOSTRAREI UM FATO QUE ESTÁ SE DANDO AQUI NA CENTRAL DO BRASIL E QUE TALVEZ SE REPITA NAS OUTRAS ESTRADAS REFERENTES AO PESSOAL CONTRATADO, QUE VAI SE TORNANDO NOCIVO PARA A ESTRADA; DE MODO QUE, A CENTRAL DO BRASIL JUNTA SUA QUEIXA AS RECLAMAÇÕES SÔBRE A DEFICIÊNCIA DO RENDIMENTO DO EMPREGADO DE ESTAÇÃO, NÃO OBSTANTE TER HAVIDO AUMENTO DO TRÁFEGO EM VOLUME E INTENSIDADE.

OUTRA MODALIDADE DO APROVEITAMENTO DO PESSOAL NA CENTRAL DO BRASIL QUE DEVEMOS FOCALISAR É O SERVIÇO FEMININO QUE FOMOS OBRIGADOS A ADOTAR DURANTE A GUERRA, PARA ATENDER A FALTA DE PESSOAL PARA O SERVIÇO DAS ESTAÇÕES, PRINCIPALMENTE DAS DE SUBÚRBIOS; NÃO APARECENDO EMPREGADOS QUE QUIZESSEM NAQUELA ÉPOCA, GANHAR 15 CRUZEIROS PARA VENDER BILHETES, ÊSSE EXEMPLO JÁ FORA TENTADO NA LEOPOLDINA E NA CANTAREIRA, PRINCIPALMENTE A CANTAREIRA QUE HÁ MUITOS ANOS TÊM AS MOÇAS VENDENDO BILHETES, PELO QUE PASSAMOS A CHAMAR MULHERES PARA OS SERVIÇOS DE TORNIQUTE E VENDA DE BILHETES.

NESSA OCASIÃO FORAM ADMITIDAS CÊRCA DE 650 MULHERES PARA O SERVIÇO DE ESTAÇÃO. COMO SEMPRE ACONTECE OU ELAS SÃO MUITO BOAS PARA TRABALHAR OU ENTÃO NÃO APRESENTAM RENDIMENTO APRECIÁVEL MAS A CULPA DISSO ESTÁ EM NÓS HOMENS, PELO MODO QUE AS TRATAMOS.

QUANDO NÓS A TRATAMOS COMO SE TRATA UM QUALQUER EMPREGADO DO SEXO MASCULINO, ELAS SÃO OTIMAS FUNCIONARIAS, SE, PORÉM, REGALIAS LHES SÃO DADAS POU CAUSA DO SEXO NATURALMENTE O SERVIÇO NÃO RENDE.

DÊSSE SERVIÇO FEMININO, A CENTRAL DO BRASIL GUARDA EXPERIÊNCIAS QUE PROVAVELMENTE NO FUTURO MELHOR SERÁ APRECIADA. ACONTECEU QUE ESSAS MULHERES FORAM ADMITIDAS COM 15 CRUZEIROS POR DIA, QUE ERA UM ORDENADO, PARA A ÉPOCA, RELATIVAMENTE BOM, MAS, UM ANO DEPOIS, ISSO MULTIPLICOU-SE, FICOU SENDO 30 CRUZEIROS, 35 E 42, JÁ NÃO SENDO MAIS PROPRIAMENTE, UM ORDENADO DE SERVIÇO FEMININO. DE MODO QUE ESSAS EMPREGADAS HOJE ACHAM LUGAR ÓTIMO VENDER BILHETES POR 42 CRUZEIROS POR DIA, SENDO LUGAR QUE ALGUMAS AINDA MANTÊM, MAS OUTRAS ABANDONARAM POR

NÃO SE ADAPTAREM AS EXIGÊNCIAS DO SERVIÇO. MAS, À MEDIDA QUE NÓS ADMITIMOS, AQUI NO DISTRITO FEDERAL E EM SÃO PAULO, PARA O SERVIÇO SÓ DE VENDER BILHETES, ADMITIMOS TAMBÉM NAS ESTAÇÕES DO INTERIOR PARA OS SERVIÇOS GERAIS DAS ESTAÇÕES. FORAM ADMITIDAS AS FILHAS DOS AGENTES OU SEUS PARENTES, E HOJE ALGUMAS DESSAS MULHERES SÃO ÓTIMAS FUNCIONÁRIAS DO TRÁFEGO. PORQUE HAVEMOS DE ABANDONAR O AUXÍLIO DÊSSES FUNCIONÁRIOS DO SEXO FEMININO? TEMOS, POR EXEMPLO, NA ESTAÇÃO DE VASSOURAS, UM AGENTE, ÊLE TEM UMA FILHA QUE É ÓTIMA TELEGRAFISTA E FAZ SERVIÇO DE DESPACHOS. EM VALENÇA, TEMOS TRABALHANDO 4, E APESAR DE SER ESTAÇÃO SECUNDARIA, VAMOS DIZER ASSIM ESSAS 4 MULHERES FAZEM DESPACHOS E TODO O SERVIÇO NA ESTAÇÃO.

TRATANDO DE SERVIÇO QUE PODE SER FEITO POR MULHER COM TODA FACILIDADE E SEGURANÇA PARA QUE VAMOS UTILIZAR UM HOMEM, QUE PODE ESTAR NA SOCA OU OUTRAS COISAS FERROVIÁRIAS? OS MEUS COMPANHEIROS NA ESTRADA NÃO GOSTAM MUITO, PORQUE DÁ MAIS TRABALHO E FOI PRECISO CRIAR CERTOS SERVIÇOS DE ASSISTÊNCIA, MAS ISSO TUDO NÓS DEVEMOS ATENDER, ESTÁ DENTRO DA NOSSA ÉPOCA, FOI BEM FEITO E ESTÁ ASSIM FUNCIONANDO.

O CORONEL ALENCASTRO, ENTRE AS COISAS BOAS QUE FEZ NA CENTRAL DO BRASIL, MANDOU ADAPTAR UMA CRÉCHE ONDE HOJE AS FUNCIONÁRIAS QUANDO VÃO TRABALHAR, DEIXAM AS CRIANÇAS NO PERÍODO DE AMAMENTAÇÃO E NESSA CRÉCHE NADA PAGAM. É UMA OBRA INTERESSANTE, DEVE-SE COMENTAR. NÃO HÁ INCONVENIÊNCIA E HÁ VANTAGEM, PRINCIPALMENTE PARA NOS HABILITARMOS COM A FUTURA GERAÇÃO DE FERROVIÁRIOS, FALTA QUE SENTIMOS E LAMENTAMOS PROFUNDAMENTE NA ESTRADA DE FERRO CENTRAL DO BRASIL ONDE OS FILHOS E PESSOAS DE FAMÍLIA DOS FINCIONÁRIOS FERROVIÁRIOS JÁ NÃO QUEREM MAIS TRABALHAR NA ESTAÇÃO PORQUE NÃO ENCONTRAM FUTURO NOS PARCOS VENCIMENTOS QUE OFERECEMOS, LÁ FÓRA GANHANDO TODOS MUITO MAIS. É PRECISO VER UM GEITO QUALQUER; É PRECISO DAR OUTRO CONFÔRTO A FAMÍLIA DO AGENTE, À FAMÍLIA DO EMPREGADO DO TRÁFEGO PARA QUE ÊLE FAÇA COM QUE O FILHO SEJA TELEGRAFISTA, SEJA O SEU AUXILIAR.

PASSANDO AO 2º PONTO DO TEMÁRIO, TRATAREMOS AQUI DO ALOJAMENTO DO PESSOAL DAS ESTAÇÕES E A APLICAÇÃO DA TAXA DE 2%.

NA CENTRAL DO BRASIL TIVEMOS UMA ÉPOCA EM QUE HAVIA

CASAS PARA TODO O PESSOAL DAS ESTAÇÕES; TODOS OS AGENTES TINHAM CASAS.

DEPOIS, HOUVE UMA NOVA ÉPOCA EM QUE FOI SUPRIMIDA A CASA, PASSANDO A SER PAGO ALUGUEL PELAS CASAS OCUPADAS. AGORA, FELIZMENTE, O REGIME É DO FORNECIMENTO DE CASAS PARA OS AGENTES, QUE NADA PAGAM; O MESMO SE DÁ COM OS GUARDA-CHAVES E OUTROS AUXILIARES DE ESTAÇÃO. MAS ACONTECE QUE AS CASAS NÃO CHEGAM PARA O PESSOAL, TEMOS UMA DEFICIÊNCIA DE CÊRCA DE 127 CASAS, NO MOMENTO, SÓ PARA AGENTES. ENTRETANTO NÃO INTERESSA AGORA SÓ O AGENTE, POIS NA ESTAÇÃO PRECISAMOS TER O GUARDA-CHAVES, PRECISAMOS TER ALGUNS TRABALHADORES, PRECISAMOS UM MANOBREIRO, DE MODO QUE É PRECISO UMA PROVIDÊNCIA URGENTE PARA DAR CASA A ÊSSE PESSOAL, POIS SI MORAREM LONGE DO LOCAL DE TRABALHO, NÃO PODEREMOS CONTAR COM ÊLES PARA O SERVIÇO.

NAS GRANDES CIDADES, ÊSSE PROBLEMA, ENTÃO, É MAIS ANGUSTIOSO; TEMOS EMPREGADOS QUE TRABALHAM NO RIO DE JANEIRO E MORAM EM BARRA DO PIRAI, VÊM COM DUAS HORAS DE VIAGEM; MORAM EM MANGARATIBA COM DUAS HORAS E MEIA DE VIAGEM PORQUE FALTAM AQUI MORADIAS. ERA UMA OBRA DE IMEDIATA RECUPERAÇÃO - TER CASA PARA TODO O PESSOAL, PRINCIPALMENTE PARA O PESSOAL DO TRÁFEGO JUNTO DA ESTAÇÃO. A ESTRADA TRATOU DE CONSTRUIR GRUPOS RESIDENCIAS NO RIO E EM SÃO PAULO. EM DEODORO HÁ UM GRUPO EM CONSTRUÇÃO; FOI PROJETADO PARA 500 CASAS MAS APENAS CEM ESTÃO EM EXECUÇÃO, TAMBÉM EM SÃO PAULO HOUVE PROJETO DISSO, MAS DENTRO DAS NECESSIDADES DA ESTRADA ISSO É UM PINTO, COMO SE DIZ POR AÍ, PORQUE QUEM TEM 40 MIL EMPREGADOS PRECISA FAZER UM PROGRAMA MAIS VASTO. ESSA MESMA NOTA DEVE SE ESTENDER AO PESSOAL DOS ARMAZENS DOS PÁTIOS E DO MOVIMENTO. É PRECISO CONSIDERAR OUTRA COISA, QUE TINHAMOS ANTIGAMENTE, O AGENTE MORANDO NA ESTAÇÃO, EM COMPARTIMENTO RETIRADO DA PRÓPRIA ESTAÇÃO QUE SE TRANSFORMAVA EM CASA DO AGENTE, HOJE ESTAMOS SUPRIMINDO ISSO, PREFERINDO QUE A CASA DO AGENTE SEJA NO PÁTIO MAS COMPLETAMENTE INDEPENDENTE.

DIVIRJO UM POUCO NÊSSE PONTO DOS MEUS COLEGAS, PRINCIPALMENTE DO DR. WALDEMAR DE BRITO, NOSSO SUPERINTENDENTE DOS TRANSPORTES. ÊLE ACHA QUE ESSA CASA DO AGENTE SENDO NO CORPO DA ESTAÇÃO, OBRIGAVA-O A MAIS CARINHO PARA O TRÁFEGO DA ESTA-

ÇÃO, MAS, POR OUTRO LADO, PROPORCIONA MISTURA DA FAMÍLIA DO EMPREGADO COM O SERVIÇO, O QUE NEM SEMPRE DÁ BONS RESULTADOS; ACHO QUE O IDEAL DEVE SER A CASA NO PÁTIO PROXIMO DA ESTAÇÃO PARA QUE A EMPRÊSA DISPONHA SEMPRE DAQUELE EMPREGADO.

OUTRO PONTO QUE NA ESTRADA TEMOS RELATIVAMENTE POUCO PROGREDIDO, QUANDO PRECISÁVAMOS MUITO, É NA MECANIZAÇÃO DOS SERVIÇOS DAS ESTAÇÕES.

ACREDITO QUE ISSO NÃO TENHA PROGREDIDO, PRINCIPALMENTE NA PARTE PROPRIAMENTE DO PREPARO DOS DOCUMENTOS DE TRÁFEGO, COMO OUTRAS ESTRADAS JÁ REFERIRAM E JÁ TÊM EM FUNCIONAMENTO, POR CAUSA DO VULTO DA SUA IMPLANTAÇÃO NA NOSSA ESTRADA. FIZEMOS NUMA OCASIÃO UM CÁLCULO PARA COMPRAR UMA MÁQUINA DE VENDER BILHETES PARA D.PEDRO II, AS MÁQUINAS SAÍAM AQUI, MAIS OU MENOS, POR CÊRCA DE MIL LIBRAS - 80 MIL CRUZEIROS, ERAM MÁQUINAS QUE VENDIAM BILHETES E FIZEMOS O CÁLCULO QUE PODIAM SUBSTITUIR UNS DOZE EMPREGADOS. ENTRETANTO, PRECISÁVAMOS COMPRAR NESSA OCASIÃO, TALVEZ SÓ PARA D. PEDRO II, UMAS DEZ OU DOZE DESSAS MÁQUINAS; ERA UMA DESPESA RAZOÁVEL. INSTALAVA-SE ISSO EM D.PEDRO II E, NAS DEMAIS ESTAÇÕES, O QUE IAMOS FAZER? NÃO SE PODIA, NÃO HAVIA NO MOMENTO DISPONIBILIDADE PARA ESTENDER ESSA MECANIZAÇÃO A TODAS AS ESTAÇÕES, FOI PRECISO ADIAR UM POUCO E ASSIM FICAMOS SEM VENDA MECANISADA DE BILHETES.

A MESMA COISA COM O FATURAMENTO. ESTAMOS HOJE COM UM NÚMERO DE DESPACHOS AVALIADO EM 6 MIL EXPEDIÇÕES QUE A CONTADORIA RECEBE POR DIA E NÃO TEMOS AINDA PROCESSOS MECANICOS DE PREPARAR E CONFERIR. HÁ MUITA COISA NESSE SENTIDO QUE PODIAMOS FAZER.

QUANTO ÀS INSTALAÇÕES DOS SERVIÇOS DAS ESTAÇÕES, INSTALAÇÕES QUE PRECISAMOS CONTORNAR, SÃO, PRINCIPALMENTE, AS QUE SE REFEREM ÀS INSTALAÇÕES DO PÁTIO. TEM SE MODIFICADO MUITO OS PÁTIOS DAS ESTAÇÕES INTERMÉDIAS, SEMPRE QUE HÁ UMA RENOVAÇÃO QUALQUER, PROCURAMOS ADAPTAR MELHOR A ÉPOCA; HAJA VISTO O QUE QUE SE FEZ NO TRECHO DE BARRA DO PIRAI ATÉ SANTOS DUMONT, NA LINHA DO CENTRO. A MEDIDA QUE IA SENDO INSTALADO O SISTEMA C.T.C., OS PÁTIOS FORAM TODOS MODIFICADOS, MAS COM REFERÊNCIA A ESSAS

INSTALAÇÕES, CONVÉM DIZER QUE OS PROBLEMAS NA C.B. CRESCEM DE EXTENSÃO DE UMA MANEIRA FORMIDÁVEL DE ANO PARA ANO. DE MODO QUE, ALIÁS O SR. GENERAL DURIVAL DE BRITO TAMBÉM OPINA NESSE SENTIDO, AS INSTALAÇÕES DOS PÁTIOS E DE NOVOS ARMAZENS NÃO DEVEM SER PROJETADO. COM FUTURO MUITO REMOTO, OU, MELHOR, NÃO DEVEM APRESENTAR CARATER PARA LONGO APROVEITAMENTO, PORQUE DO CONTRÁRIO TEREMOS NOVOS PROBLEMAS A ENCARAR, COMO ESTAMOS VENDO A TODA A HORA. UM CASO POR EXEMPLO: BARRA DO PIRAI TEVE SEU PÁTIO PROJETADO DE CERTA MANEIRA, DIGAMOS PARA 10 ANOS DE VIDA; ANTES DE PODER ACABAR A EXECUÇÃO DESSE PROJETO, DE ACÔRDO COM A NECESSIDADE DO MOMENTO PARA O TRÁFEGO, INSTALA-SE VOLTA REDONDA, DISTANTE POUCOS QUILOMÉTROS DE BARRA DO PIRAI. SE TIVESSEMOS ADOTADO AQUELE PROGRAMA QUE O TRÁFEGO EXIGIA PARA A ESTAÇÃO DE BARRA DO PIRAI, QUE É UMA DAS MAIORES COMPOSITORAS, E LOGO TIVESSE SIDO CONSTRUIDO EM TODAS AS SUAS LINHAS, ESTAVA HOJE COMPLETAMENTE PERDIDO, PORQUE O PROBLEMA DE VOLTA REDONDA MODIFICOU COMPLETAMENTE O PROBLEMA DE BARRA DO PIRAI. ASSIM, AS INSTALAÇÕES TAL E QUAL COMO FOI LEMBRADO, PARA FINS DE ARMAZENAMENTO E DEPÓSITO, TALVÉZ FOSSE MELHOR FAZÊ-LAS EM CARATER MAIS PROVISÓRIO, ATENDENDO A UM CERTO PERÍODO SEM QUE FOSSEM ERGUIDAS GRANDES E CUSTOSAS CONSTRUÇÕES.

NÊSSE CASO ESTÃO AS INSTALAÇÕES DE MARÍTIMA, QUE FORAM PARA A ÉPOCA DE SUA CONSTRUÇÃO, QUASI QUE SUMTUOSAS, E, ENTRETANTO, SEUS ARMAZENS HOJE NÃO ATENDEM MAIS AOS NOSSOS SERVIÇOS; AQUILO TUDO É PRECISO REFORMAR; MAS, VAMOS REFORMAR DE MANEIRA PERMANENTE NOVAMENTE, OU VAMOS PASSAR UM LONGO PERÍODO ADAPTANDO SUCESSIVAMENTE. SE VAMOS FAZER UMA INSTALAÇÃO DE GRANDE VULTO, VAMOS INVERTER CAPITAL ENORME QUE ESTÁ ARRISCADO, TALVEZ, A NÃO TER UTILIZAÇÃO FUTURA.

ISTO REPETE-SE NA ESTAÇÃO DE ARARÁ, QUE É UMA ESTAÇÃO TERMINAL NOSSA NO RIO DE JANEIRO. PROJETAMOS DE ACÔRDO COM O PROLONGAMENTO DO CAIS, ENTENDEMOS QUE AS ESTAÇÕES PROJETADAS ATENDERIAM A UM CERTO PERÍODO. VERIFICAMOS HOJE QUE AS INSTALAÇÕES PROJETADAS, DIGAMOS EM 1937, JÁ PRECISAM SER MODIFICADAS, SI NÓS TIVESSEMOS CONSTRUIDO ISSO TUDO EM CARATER DEFINITIVO. NÃO DIGO QUE NÃO SE FAÇA, MAS QUE SE FAÇA COM UM PERÍODO DE TRANSIÇÃO, NÃO DEVENDO SER INSTALAÇÕES FORMIDÁVEIS, MAS, APENAS BOAS E PRÁTICAS, QUE ATENDAM PERFEITAMENTE AO SERVIÇO DO TRÁFEGO DURANTE UM PERÍODO MENOR, DE MODO QUE, QUANDO FÔR PRE-

CISO TRANSFORMÁ-LAS, O CAPITAL JÁ ESTEJA AMORTIZADO.

OUTRO PONTO QUE O TEMÁRIO FALA TAMBÉM É NA MECANIZAÇÃO DOS SERVIÇOS TERMINAIS.

EXPERIMENTAMOS NA CENTRAL DO BRASIL DIVERSAS APARELHAGENS PARA MODIFICAR ÊSSE SERVIÇO, MAS TEMOS UMA EXPERIÊNCIA QUE NÃO ANIMA MUITO A TORNAR ESSAS INSTALAÇÕES MECÂNICAS, SEM UMA ADAPTAÇÃO, VAMOS DIZER, LOCAL E MESMO REGIONAL.

TIVEMOS UM CASO INTERESSANTE REFERENTE A MECANIZAÇÃO. EM VALPARAÍBA, ANTIGA ESTAÇÃO DE CACHOEIRA, HAVIA UM DEPÓSITO DE CAFÉ, ONDE ARMAZENÁVAMOS TALVEZ UMAS 70 A 80.000 SACAS DE CAFÉ; HAVIA UMA CONTÍNUA DESCARGA E EMBARQUE DE CAFÉ PELO QUE COMPROU-SE PARA ALÍ UM CARREGADOR AUTOMÁTICO, GRANDE, BONITO, QUE CUSTOU, NA ÉPOCA, UNS 36 MIL CRUZEIROS. ATÉ HOJE NÃO SE CONSEGUIU TRABALHAR COM ÊSSE APARELHO PORQUE, NO DIA EM QUE MANDAMOS PARA VALPARAÍBA, ESSA ESTAÇÃO DEIXOU DE SER INTERMEDIÁRIA DE CAFÉ; MANDAMOS PARA ENGENHEIRO SÃO PAULO, ONDE HAVIA ARMAZENS DE CAFÉ, MAS ONDE SUPRIMIU-SE TAMBÉM POUCO DEPOIS, O ARMAZENAMENTO.

NÃO COMPRAMOS NOVAS INSTALAÇÕES DESSAS PORQUE NÃO TEMOS ONDE APLICÁ-LAS COM VANTAGEM, SENDO QUE É PRECISO VER TAMBÉM, O SERVIÇO DE CADA ESTRADA, QUE É EM MUITOS PONTOS INTERMITENTE COM REFERÊNCIA AO CARREGAMENTO. DE MODO QUE, A MECANIZAÇÃO, É MUITO RELATIVA EM SUAS VANTAGENS E NÃO PODE SER ADOTADA DE FORMA ABSOLUTA. SE COMPRÁSSEMOS UMA DESSAS MÁQUINAS PARA TRABALHAR EM MARÍTIMA, NÃO PODIAMOS FAZER MUITO COM ELAS, POIS O SERVIÇO É FEITO EM VÁRIAS LINHAS, HAVENDO 6 OU 7 LINHAS DE ARMAZENS, PLATAFORMAS RELATIVAMENTE ESTREITAS E CURTAS, FICANDO A INSTALAÇÃO CARÍSSIMA; VALERIA A PENA, NO MOMENTO, UMA INSTALAÇÃO DE GRANTO VULTO?

NÊSSE PONTO, TAMBÉM DAS TERMINAIS, HÁ UMA COISA INTERESSANTE, DE QUE FALEI A POUCO, DO CARREGAMENTO A QUE O DR. CAMARGO FEZ REFERÊNCIA, DOS VAGÕES DE CARGA DIRETA E DOS VAGÕES DE CARGA INTERMÉDIA. TEMOS, PRINCIPALMENTE NO RIO DE JANEIRO, UM PROBLEMA MUITO SÉRIO QUE É A DESCARGA DAS ESTAÇÕES

DOS SUBÚRBIOS, ONDE NÃO PODEMOS PARAR NA LINHA DE DEODORO ATÉ MARÍTIMA POR CAUSA DA INTENSIDADE DO TRÁFEGO DOS TRENS ELÉTRICOS; ÊSSES VAGÕES TÊM QUE VIR AS TERMINAIS, DE MARÍTIMA OU ARARÁ, E DEPOIS VOLTAR PARA UMA ESTAÇÃO DE MEIA TRIAGEM QUE É SILVA FREIRE OU ENTÃO CASCADURA.

VALERÁ A PENA A CENTRAL DO BRASIL SE PREOCUPAR COM ÊSSE TRANSPORTE MÍNIMO, DE SUBÚRBIOS, EM ESTAÇÕES INTERMEDIÁRIAS? ACHO QUE NÃO VALE A PENA. EM ALGUNS PONTOS NÃO VALE A PENA BEM DISSE O DR. CAMARGO, POIS FICAMOS COM CARREGAMENTOS PICADOS POR VÁRIAS DESSAS ESTAÇÕES; APESAR DE JÁ ESTAREM SUPRIMIDOS MUITAS ESTAÇÕES, ENTRE DEODORO E MARÍTIMA, AINDA TEMOS HOJE SILVA FREIRE E CASCADURA QUE RECEBEM VAGÕES, MAS PROCURAMOS EVITAR ISSO PORQUE UMA MANOBRA EM SILVA FREIRE, É UMA COISA COMPLICADISSIMA, ÊSSES SERVIÇOS JUNTO AS GRANDES CIDADES QUER NOS PARECER QUE AS EMPRÊSAS FERROVIÁRIAS DEVERÃO, DE FUTURO, ABANDONÁ-LOS. ISSO É COISA DE ENTREGA DA TERMINAL POR MEIO DE UMA COORDENAÇÃO, MAS NUNCA FAZER DIRETAMENTE POR TRANSPORTE FERROVIÁRIO, PORQUE É PREJUIZO NA CERTA. A MESMA COISA SE DÁ EM SÃO PAULO; A DIFICULDADE QUE TEMOS DE MOGÍ DAS CRUZES PARA LÁ, QUER DIZER, NA LINHA TRONCO, NÃO OBSTANTE HAVER ALGUNS DESVIOS, CONTUDO A INTENSIDADE ALÍ NÃO É IGUAL A DO RIO DE JANEIRO ONDE TEMOS 423 TRENS CIRCULANDO NO TRECHO DE DEODORO A D.PEDRO II; COM TAL INTENSIDADE DE TRÁFEGO NÃO SE PODE FACILITAR APESAR DA SINALIZAÇÃO SER MUITO BOA.

EM SILVA FREIRE HAVIA OUTRO PROBLEMA TAMBÉM QUE ERA O DO DIREITO DA PARTE DE EXIGIR O PÊSO DO VAGÃO. ISSO NÓS CONTORNAMOS, ULTIMAMENTE, ADOTANDO PÊSO CONVENCIONAL PARA CERTAS MERCADORIAS, DE ACÔRDO COM A PROPOSTA DO DR. JAIR DE OLIVEIRA, CHEFE DO DEPARTAMENTO FINANCEIRO, TODOS PROCURANDO DAR UMA SOLUÇÃO A ISSO. ERA CASO QUE, INDO UM VAGÃO DE BANANAS, POR EXEMPLO, CARREGADO DE MANGARATIBA, COM 200 CACHOS, EXIGIAM QUE FOSSE MEIA LOTAÇÃO, O VAGÃO ERA DE 20 TONELADAS E ÊLES QUERIAM PAGAR POR 10; NÃO ACEITÁVAMOS O ALEGADO E TINHAMOS QUE PESAR O VAGÃO. LÁ IA O VAGÃO FECHADO ATÉ DEODORO PARA O DESVIO INTERNO PARA PESAR POR CAUSA DE UMA DIFÉRENÇA DE 2 OU 3 TONELADAS QUE POUCO RENDIAM A CENTRAL. NÃO ERA MELHOR ADOTAR, COMO FEZ A ESTRADA, PÊSO CONVENCIONAL?

Assim convencionamos que aquele vagão tráz sempre um pêso médio; para o que, vimos qual era o carregamento que em média comportava e estabelecemos para certas mercadorias o pêso convencional, evitando levar o vagão a balança para apurar diferenças mínimas que pouco rendem; nêsses casos é preferivel aceitar uma coisa convencional do que pesar o vagão, tal o tempo que se perde com essa operação.

Também um outro serviço que temos visto ser causa de muito prejuizo, são os trens manobreiros com as descargas em estações intermediárias. Fazemos hoje trens diretos até quasi Barra do Pirai; nessa estação fazemos a triagem e evitamos o mais possível baldear os vagões. Os vagões são carregados em Marítima para diversos destinos, como, por exemplo: além Barra do Pirai; além Valparaíba, etc. e seguem o mais diretamente que é possível, pouco recebido nas estações intermediárias, porque cada vez que tiramos o vagão da linha, como já comentou o Dr. Camargo, temos o prejuizo formidável que a meu vêr, suficientemente indicam que para as ferrovias, essas mercadorias de estações intermediárias não podem mais as interessar e em alguns casos não compensa em absoluto o prejuizo que causa ao encaminhamento rápido dos vagões em longos percursos.

É preciso considerar, também, que o regime da Central do Brasil de hoje é um pouco diferente do que os nossos colegas têm em outras estradas.

A Estrada de Ferro Central do Brasil já está se transformando mais em estrada industrial do que em estrada de passageiros, porque nós temos de um lado o transporte intenso de minério e de outro o transporte da manufatura de Volta Redonda e outras usinas já instaladas a margem de suas linhas.

O programa para êste ano do transporte de minério deve andar em um milhão de toneladas e a Siderúrgica exige outro milhão de toneladas, de matéria prima e produtos manufaturados. De modo que, só êsses dois empreendimentos, são de vulto maior do que o transporte total de algumas de nossas estradas. Agora, junte-se a isso o serviço intenso de passageiros de su-

BÚRBIO E O SERVIÇO JÁ BEM RESPEITÁVEL DE PASSAGEIROS DO INTERIOR, E OS SENHORES VERÃO QUE A ESTRADA TEM QUE MODIFICAR SEU REGIME DE TRABALHO.

NATURALMENTE QUANDO EU FALO AQUI EM ESTRADA, EU ME REFIRO MAIS A LINHA TRONCO, A LINHA DE BITOLA LARGA, PORQUE NA LINHA DE BITOLA ESTREITA DO SERTÃO E NA LINHA AUXILIAR OS PROBLEMAS SÃO OS MESMOS QUE OS SENHORES TÊM. É VERDADE TAMBÉM QUE NÓS TEMOS UM TRECHO MUITO IMPORTANTE QUE É O RAMAL DE SANTA BARBARA ONDE SE INSTALAM AS FÁBRICAS DA NOVA METALURGIA E QUE TAMBÉM ESTÁ SE TRANSFORMANDO QUASI QUE NUM SERVIÇO INDUSTRIAL, ONDE CARREGAMOS MINÉRIO DE UM LADO OU CARVÃO VEGETAL OU CÁLCAREO DE OUTRO. É UM SERVIÇO INTENSO. DE MODO QUE QUANDO OLHAMOS O SERVIÇO NA C.B. DEVEMOS OLHAR COM MAIS INTERESSE A PARTE PRÓPRIAMENTE INDUSTRIAL SEM PERDER DE VISTA A PARTE DOS PASSAGEIROS QUE TAMBÉM É UMA PARCELA DE SUA ECONÔMIA DE ESPECIAL IMPORTÂNCIA.

FALEI HÁ POUCO NA BALDEAÇÃO, E HOUVE UMA REFERÊNCIA DO ILUSTRE REPRESENTANTE DA R.M.V., SÔBRE A BALDEAÇÃO EM BARRA MANSA; ESTOU DE PLENO ACÔRDO COM O ILUSTRE COLEGA EM ACHAR QUE O SERVIÇO POR TAREFA FEITO EM BALDEAÇÃO, É UM SERVIÇO QUE NÓS FERROVIÁRIOS NÃO DEVEMOS ELOGIAR. PRIMEIRO PORQUE NÓS ABRIMOS MÃO DE UMA OBRIGAÇÃO, QUE É TRANSPORTAR DE ESTAÇÃO A ESTAÇÃO COM OS NOSSOS EMPREGADOS E O TEREFEIRO NÃO É EMPREGADO DE EMPRÊSA. DEPOIS, ALGUMAS DAS FALTAS E AVARIAS, COMO CHAMOU A ATENÇÃO O DISTINTO COLEGA SÃO DEVIDOS AO POUCO CASO, AO POUCO TREINO DESSA GENTE. HÁ MAIS UM ASPECTO ECONÔMICO INTERESSANTE, QUE TRAGO AQUI PARA MOSTRAR AOS ILUSTRES COLEGAS.

SEMPRE QUE POSSO BATO NO ASSUNTO PORQUE ISSO FOI INAUGURADO QUANDO NÃO TINHAMOS NA C.B. GENTE, DURANTE A GUERRA, SENDO PRECISO PEGAR ONDE HAVIA PESSOAL. COMEÇAMOS DE MAL GEITO, EXATAMENTE POR PEGAR A ESTIVA DE QUE O DR. SOUZA AGUIAR SE LAMENTA, A ESTIVA DO RIO DE JANEIRO, QUE COMO SE SABE É O SERVIÇO MAIS ONEROSO, MAIS CARO. EM MARÍTIMA NÃO TINHAMOS PESSOAL PARA CARREGAR, FOI PRECISO CHAMAR A ESTIVA. A ESTIVA HOJE COBRA UM DINHEIRÃO E APESAR DE COBRARMOS A TAXA DE CARREGAMENTO, PAGAMOS MUITO MAIS A ESTIVA, E, ALÉM DISSO, NÃO TEMOS CONTROLE SÔBRE ÊSSE PESSOAL. É INTERESSANTE, A ÊSSE RESPEITO, ANALISAR O SEGUINTE:

TEMOS NÊSSE SERVIÇO, INSCRITOS PARA O SERVIÇO DE TAREFEIRO, 389 NOMES DE EMPREGADOS QUE TRABALHAM EM MÉDIA 288 POR DIA, QUER DIZER EMPATAMOS 100 HOMENS ASSIM, DE GROSSO MODO, QUE FICAM ESPERANDO SERVIÇO AGORA O QUE ACONTECEU EM CASO RECENTE AINDA EM CRUZEIRO, PAGAMOS CR$ 2,50 POR TONELADA DE BALDEAÇÃO PARA MERCADORIA MIXTA E RECLAMARAM QUE NÃO PODIAM FAZER MAIS O SERVIÇO NESSA TABELA. MANDAMOS EXAMINAR O ASSUNTO E VERIFICAMOS QUE ALÍ HAVIA 29 EMPREGADOS INSCRITOS NA BALDEAÇÃO PARA A RÊDE, QUE SÓ COMPORTA 18 TRABALHADORES POR DIA. ORA TRABALHANDO 18 POR DIA, FAZEM UM ORDENADO MÉDIO DIÁRIO QUE NÃO CHEGA A 20 CRUZEIROS; RESULTADO, TEMOS 29 HOMENS QUE SE CONTENTAM COM UM ORDENADO DE VINTE CRUZEIROS POR DIA OU ORDENADO POR DIA DE 600 CRUZEIROS POR MÊS SEM NENHUMA OUTRA AMBIÇÃO OU ESFÔRÇO PRODUTIVO.

A MESMA COISA ACONTECE NA BALDEAÇÃO EM LAFAIETE; NESTA ESTAÇÃO A BALDEAÇÃO É FEITA TAMBÉM POR TAREFA. NÃO TEMOS CONTROLE SÔBRE ESSA GENTE; ACHO QUE O LADO SOCIAL DISSO É O MAIS SÉRIO QUE DEVEMOS ENCARAR, PELO SEGUINTE: EM 1931 FOMOS TRABALHAR COMO INSPETOR DO TRÁFEGO, NA ADMINISTRAÇÃO ARLINDO LUZ, EM SÃO PAULO E LÁ HAVIA BALDEAÇÃO DA SANTOS-JUNDIAÍ PARA A C. B., POIS BEM, ENCONTRAMOS NESSE SERVIÇO EMPREGADOS QUE TRABALHAVAM NA BALDEAÇÃO HÁ 15, 17 E MAIS ANOS SEM A MÍNIMA REGALIA, SEM A MÍNIMA GARANTIA, HOMENS ÊSSES QUE JÁ ESTAVAM HABITUADOS ALÍ E NÃO IAM SAIR PELO QUE ASSIM CONTINUARAM; PARA AJUSTÁ-LOS NO QUADRO DA C.B. FOI UMA DIFICULDADE ENORME, PORQUE NÃO SE QUERIA RECONHECER A JUSTIÇA DA PROVIDÊNCIA, DIZENDO-SE, QUE ISSO, TAL JUSTIÇA, VIRIA PREJUDICAR OS INTERESSES DA CENTRAL, ESQUECENDO-SE DA PRINCIPAL FUNÇÃO DO GOVÊRNO DA NAÇÃO QUE RESIDE NA DISTRIBUIÇÃO DESSA JUSTIÇA... DESEJAVA ABORDAR, ANTES DE PASSAR A UM OUTRO PONTO DO TEMÁRIO UM ASSUNTO AOS MEUS ILUSTRES COLEGAS UMA SUGESTÃO.

TEMOS PROCURADO NA ESTRADA DIMINUIR AS FUNÇÕES ESPECIFICAS, PROCURANDO DAR AO AGENTE TODA FUNÇÃO DE SERVIÇO DE ESTAÇÃO. ISSO NASCEU PRIMEIRO, ALIÁS, POR PROPOSTA NOSSA, NO CASO DOS CABINEIROS, QUE ERAM 289 NA ESTRADA E SÓ FAZIAM AQUELE SERVIÇO, QUE OS SENHORES TODOS SABEM, PUXAR ALAVANCA PARA CÁ, PUXAR ALAVANCA PARA LÁ, PODE OU NÃO PODE CIRCULAR. ÊLES ENTENDIAM QUE SÓ PODIAM FAZER ÊSSE TRABALHO, POIS ERAM CABINEIROS. ASSIM, NAS ESTAÇÕES DA SERRA DO MAR ERAM LOTADOS 3 AGENTES E 3 CABINEIROS E AINDA MAIS, NATURALMENTE, UM QUARTO PARA DAR AS FOLGAS SEMANAIS OBRIGATÓRIAS.

NESSAS ESTAÇÕES DA SERRA O CABINEIRO APENAS PUXAVA A

ALAVANCA E ABRIA O SINAL, DIZENDO PARA O AGENTE: PODE, PORQUE QUEM FAZIA O LICENCIAMENTO, PELO TELEFONE OU PELO TELEGRAFO, ERA O CHAMADO AGENTE. ISSO ERA UM ABSURDO PRINCIPALMENTE QUANDO SE VERIFICA NA C.B. QUE NAS NOVAS CABINES ELÉTRICAS INSTALADAS COM TODO O APERFEIÇOAMENTO, ÊSSE CABINEIRO BRAÇAL ERA PERFEITAMENTE DISPENSÁVEL; ASSIM FOMOS PROCURANDO ACABAR COM ESSA SITUAÇÃO E TEMOS A SATISFAÇÃO DE CONSTATAR SEUS ÓTIMOS RESULTADOS.

FIZEMOS PARA ISSO, PRIMEIRO, COM QUE OS CABINEIROS SE HABITUASSEM AO SERVIÇO DA AGÊNCIA; DEPOIS DE PRESTADO O EXAME, ÊLES FORAM ENTÃO DESIGNADOS AGENTES E NESSAS ESTAÇÕES, ONDE TINHAMOS 6 HOMENS, PASSAMOS A TRABALHAR COM 4. AS ESTAÇÕES TODAS DA SERRA DO MAR MENOS AQUELAS ONDE HÁ SERVIÇOS DE OBRAS NA LINHA, ESTÃO HOJE COM 4 HOMENS, QUER DIZER QUE ESSES HOMENS FAZEM O SERVIÇO DE LICENCIAMENTO INCLUSIVE O SERVIÇO DE CABINEIRO. COM AS INSTALAÇÕES DO C.T.C. NÃO HÁ MAIS RAZÃO DE TER CABINEIROS, DE MODO QUE, NO FUTURO, A TENDÊNCIA É ACABAR COM A CLASSE DE CABINEIROS. JÁ TINHAMOS ACABADO NA CENTRAL COM A CLASSE DE TELEGRAFISTAS PORQUE, TAMBÉM, CADA VEZ QUE MELHORAMOS O SERVIÇO DO TRÁFEGO, INTRODUZINDO O C.T.C., O STAFF OU OUTRO LICENCIAMENTO AUTOMÁTICO, O TELEGRAFISTA, PARA NÓS, PERDE UM POUCO SUA RAZÃO DE SER.

O TELEGRAFISTA SÓ FICA NAS ESTAÇÕES QUE CHAMAMOS COLETORAS, QUE RECEBEM O SERVIÇO DAS ESTAÇÕES INTERMÉDIAS E MANDAM PARA AS OUTRAS. A PRINCÍPIO O RADIOTELEGRAFISTA, APOIADO NA OPINIÃO DE ALGUNS COLEGAS, ENTRE OS QUAIS FIGURA O PRÓPRIO DR. GUILHERME CAMPOS QUE É O ASSISTENTE DAS COMUNICAÇÕES, FOI MANTIDO COMO ESPECIALISTA MAS A PRÁTICA MOSTROU-NOS O SEGUINTE: A E.F.C.B., PASSOU A SER UMA ESCOLA DE RADIOTELEGRAFISTAS PARA AS EMPRÊSAS DE AVIAÇÃO, PORQUE O EMPREGADO ENTRAVA PARA O NOSSO SERVIÇO, FAZIA UM CURSO QUE MANTINHAMOS EM BOA ESCOLA DE RADIOTELEGRAFISTAS, ONDE LOGO HABILITAVA, E QUANDO ESTAVA PERFEITAMENTE DESEMBARAÇADO DEIXAVA A ESTRADA PARA TRABALHAR FORA MESMO PORQUE NÓS NÃO PODIAMOS PAGAR O QUE PAGAVAM AS EMPRÊSAS DE TRANSPORTES AÉREOS.

COM REFERÊNCIA AOS GUARDA-CHAVES, PERGUNTAMOS, NÃO SERÁ CASO DE MANTER SÓ UMA FUNÇÃO, COMO POR EXEMPLO, TRABALHADOR DO TRÁFEGO, E ESTABELECER QUE AS FUNÇÕES DE TRABALHADOR, GUARDA-CHAVE, O MANOBRIERO, SERÃO EM COMISSÃO? VEJA-SE O CASO DO MA-

NOBREIRO NOVO, DESTACADO PARA ONDE TEMOS, MANOBRAS INTENSAS, EM BARRA DO PIRAI, AQUI EM MARÍTIMA E ENGº SÃO PAULO. ÊLE COMEÇA A TRABALHAR BEM, MAS AO FIM DE ALGUNS ANOS, PERDEU A AGILIDADE E NÃO TEM PRESTEZA NA ARRUMAÇÃO DOS TRENS E VAGÕES; O QUE VAMOS FAZER DESSES MANOBREIROS? ENCARREGADO DE MANOBRA? MANOBREIRO CHEFE? NÃO SERIA PREFERIVEL QUE ÊLE FOSSE TRABALHADOR E SUBISSE NESSA SÉRIE FUNCIONAL? FICANDO, ASSIM, NUM TRABALHO QUE DEFENDESSE SUA VELHICE. ISSO SERIA MUITO MAIS LÓGICO. PARECE-NOS, POR ISSO, QUE TALVEZ FOSSE MELHOR ENQUADRAR TODAS ESSAS FUNÇÕES NUMA SÓ FUNÇÃO, SOB A DENOMINAÇÃO GENÉRICA DE TRABALHADOR DE ESTAÇÃO OU AGENTE, TENDO ÊSTE O SEU AUXILIAR.

OUTRO PONTO SÔBRE ESTAÇÕES DA C.B., É O QUE SE REFERE Á CLASSIFICAÇÃO DAS ESTAÇÕES. NÃO TEMOS UMA CLASSIFICAÇÃO EM 1ª, 2ª. E 3ª. CLASSES, PORQUE NÃO ESTAMOS OBRIGADOS AS LEIS TRABALHISTAS, O QUE É ERRADO. MESMO ASSIM, FIZEMOS UMA CLASSIFICAÇÃO DE ACÔRDO COM A IMPORTÂNCIA DAS ESTAÇÕES E ESTABELECEMOS PARA ALGUMAS DELAS UMA GRATIFICAÇÃO DE FUNÇÃO. ESSA GRATIFICAÇÃO DE FUNÇÃO VARIA CONFORME A IMPORTÂNCIA DA ESTAÇÃO, SOB O PONTO DE VISTA DE TRÁFEGO E DO MOVIMENTO DE PASSAGEIROS, OU TENDO EM CONSIDERAÇÃO A IMPORTÂNCIA SOCIAL, POLÍTICA E MILITAR, POIS ALGUMAS ESTAÇÕES SÃO QUASI PRAÇAS DE GUERRA TAL AS MANOBRAS QUE ALÍ FAZEM OS TRENS MILITARES; NESSAS ESTAÇÕES ESTABELECEMOS REGIME DE GRATIFICAÇÃO, QUE VAI DE MIL CRUZEIROS MENSAIS, COMO EM D. PEDRO II, A ESTAÇÃO MENORES, VARIANDO DE 500 A 200 CRUZEIROS MENSAIS; E 471 ESTAÇÕES TEMOS MAIS DE 40 NÊSSE REGIME.

Dr. ARTHUR CASTILHO: - DEVIDO AO ADIANTADO DA HORA VAMOS SUSPENDER OS NOSSOS TRABALHOS DE HOJE, E, AMANHÃ O DR. ARTHUR REIS CONTINUARÁ A FALAR, DEPOIS DE OUVIDO O SR. REPRESENTANTE DA RÊDE DE VIAÇÃO CEARENSE.

EU DESEJAVA, TODAVIA, FAZER UMA RÁPIDAS CONSIDERAÇÕES SÔBRE O QUE O DR. ARTHUR REIS ACABOU DE DIZER E COMENTAR COM GRANDE CONHECIMENTO DE CAUSA E COM A SUA RECONHECIDA CULTURA, AINDA NESTA REUNIÃO.

Dr. ARTHUR REIS, COMO OS SRS. SABEM, É TAMBÉM UM GRANDE ESTUDIOSO DE PSICOTÉCNICA, DE FORMA QUE AS APRECIAÇÕES

de S. Excia., sôbre a questão de pessoal têm, para nós, o caráter de ensinamento. De fato há observações interessantíssimas quando êle se refere àquelas dificiências reconhecidas e atribuidas ao pessoal do tráfego, sem se levar em conta os índices anteriores de produção. Todos nós sentimos a baixa geral de produção mas, de fato, é essencial nessa análise verificarmos se progredimos já alguma coisa ou se estamos retrogradando em relação à produção referida a índices anteriores.

Dr. ARTHUR REIS teve também uma feliz oportunidade quando tratou da adoção do pessoal feminino no serviço ferroviário e a diretriz que S.S. indicou é de todo justa e eu vou com, a devida vênia dos srs., lembrar um caso que sucedeu com os americanos na Pensylvânia numa época difícil da guerra.

Os armazens terminais de carga da Pensylvânia, em ocasião da última guerra, devido a deficiências de pessoal masculino, todos convocados para o serviço da pátria, foram obrigados a chamar a prestarem serviços quasi, também com o aspecto de mobilização parcial, as mulheres, levadas até aos serviços dos armazens de cargas da Pensylvania. Foi daí, então, ante a deficiência de vigor físico dêsses novos trabalhadores que se lembraram de fazer, em maior escala, a mecanização dos serviços. Mas fizeram a mecanização dos serviços não dentro daqueles aspectos de grandes instalações, mas em pequenos aparelhamentos de grande mobilidade como eu tive ocasião de mostrar aqui aos srs. em diversos catalogos.

Aparelhos de guindastes elevatórios com potência de 1, 2 e 3 toneladas e os resultados foram de tal ordem, que num dos armazens mais movimentados da Pensylvânia, em Chicago, houve uma economia de 70% na despesa, de maneira que aquilo que era uma medida de emergência, resolveu a Pensylvânia tornar efetiva e hoje, após a guerra, continuou sendo os serviços feitos por mulheres conduzindo pequenos veículos para a movimentação das cargas. Também o Dr. Arthur Reis mostrou, com grande precisão, a dificuldade de instalação de armazens em carater definitivo em face do que poderiamos chamar a questão de flutuação do tráfego e, daí, êle mostrou que ficavamos ante o dilema ou de construirmos armazens, instalações que se tornavam ineficientes dentro de pouco tempo ou, então, sermos obrigados

A DESPESAS INACCESSIVEIS PARA OBTERMOS AS INSTALAÇÕES DENTRO DA MAIS AMPLA PREVISÃO NO CRESCIMENTO DA MOVIMENTAÇÃO DAS CARGAS. TODAVIA, EU ME PERMITIRIA LEMBRAR A CRIAÇÃO DOS ARMAZENS DE TRIAGEM E DE ARMAZENAMENTO EM GRANDE ESCALA, FÓRA DOS RECINTOS URBANOS, EM ESTAÇÕES MAIS AFASTADAS, COMO ESTÁ FAZENDO A V.F. DO RIO GRANDE DO SUL EM PÔRTO ALEGRE E COMO O DR. BENJAMIN DE OLIVEIRA RELEMBROU PARA INSTALAÇÃO NA ESTAÇÃO DE CARLOS PRATTES. ANTIGAMENTE ERAMOS OBRIGADOS A FAZER A INSTALAÇÃO DOS ARMAZENS DENTRO DOS RECINTOS URBANOS, PORQUE, SÓ CONTAVAMOS COM OS VEÍCULOS DE TRAÇÃO ANIMAL. HOJE, COM ADOÇÃO DOS VEÍCULOS AUTO-MOTORES, UM AFASTAMENTO DE 10 OU 12 KM. DO CENTRO URBANO NÃO REPRESENTA ENCARGO DIFÍCIL DE SER SUPORTADO PELAS ESTRADAS, DE MANEIRA A TRAZER A CARGA DÉSSES ARMAZENS ATÉ AS PORTAS DOS DESTINATÁRIOS.

A QUESTÃO DE INSTALAÇÃO DOS ARMAZENS DESMONTÁVEIS, LEMBRADOS AQUI EM SESSÕES ANTERIORES, FOI PRECONIZADO TAMBÉM COM JUSTA RAZÃO PELO DR. ARTHUR REIS E S.S. DAÍ IDEALIZOU PARA AQUELA DIFICULDADE DA INSTALAÇÃO MECÂNICA DE GRANDE VULTO NOS ARMAZENS. EU DEVO DECLARAR QUE TAMBÉM ACHO, QUANDO FALO EM INSTALAÇÕES MECÂNICAS COMO A QUE FOI ADOTADA NOS ESTADOS UNIDOS E QUE NÓS TEMOS JÁ EM VÁRIOS ARMAZENS, REFIRO-ME NESSE PARTICULAR, AOS PEQUENOS VEÍCULOS INDEPENDENTES, COMO MOSTREI EM CATAGALOS, VEÍCULOS QUE PODEM ATÉ MANOBRAR DENTRO DOS VAGÕES TRANSPORTANDO, EM ELEVAÇÃO, CARGAS ATÉ 1 E 1/2 TONELADAS, FACILITANDO EXTRAORDINÁRIAMENTE O SERVIÇO DE CARGA E DESCARGA.

AGORA, SÔBRE AQUELA SITUAÇÃO ESPECIAL DO SERVIÇO PICADO A QUE SE REFERIU O DR. ARTHUR REIS, TÉCNICAMENTE SÃO PERFEITAS AS SUAS OBSERVAÇÕES A RESPEITO DAS DIFICULDADES DE OBTENÇÃO DESSES MOVIMENTOS ESCENCIAIS AOS SERVIÇOS DE ARMAZENS. DEVO LEMBRAR QUE UM CASO QUE, ALIÁS, É MUITO CONHECIDO EM NORTE AMERICA EXISTEM ESTAÇÕES DE CONPENSAÇÃO DE CARGAS, FÓRA DOS PERIMETROS URBANOS, PARA O SERVIÇO DE COLETA E ENTREGA, PONTO DE CONCENTRAÇÃO PORQUANTO DA CARGA E DESCONGESTIONAMENTO DA MESMA E DISTRIBUIÇÃO FEITA, EM SERVIÇO RODOVIÁRIO AUXILIAR, E O RODOVIÁRIO DA CENTRAL DO BRASIL, PODERIA FAZER ISSO COM GRANDE VANTAGEM.

A BALDEAÇÃO POR TAREFA FOI AQUI JUSTAMENTE CRITICADA, ENTRETANTO, É PRECISO TALVÉZ LEMBRAR QUE A ADOÇÃO DESTE REGIME, DECORRE DA NECESSIDADE DE MAIOR PRODUÇÃO. UMA GRANDE VAN

TAGEM PARA A ESTRADA, DO PONTO DE VISTA DE PRODUÇÃO EM MASSA, TALVEZ FOSSE UM SERVIÇO MAIS SEVERO DE FISCALIZAÇÃO NA LIDA DA CARGA E, POR OUTRO LADO, PARA O OPERÁRIO, PARA O PROLETÁRIO, RESULTARIA NA OBTENÇÃO DE UM SALÁRIO MÉDIO MAIOR.

A ALEGAÇÃO, MUITO JUSTA, DO DR. ARTHUR REIS DE QUE ÊSSES EMPREGADOS FICARIAM DESAMPARADOS, PARECE-ME QUE TAMBÉM REPRESENTA UMA QUESTÃO REMOVIVEL, PORQUANTO ÊSSES PODEM SER, DENTRO DA LEGISLAÇÃO EM VIGÔR, ASSOCIADOS DO INSTITUTO DE TRANSPORTES E CARGAS.

QUANTO Á SITUAÇÃO JUSTA, DA SUPRESSÃO DOS CARGOS DE TELEGRAFISTAS E CABINEIROS, NAS ESTRADAS DE FERRO, CRITÉRIO TÉCNICO PERFEITO, ACHO QUE A CENTRAL DO BRASIL PODE FAZER MAS, DUVIDO MUITO QUE AS ESTRADAS PARTICULARES TENHAM ESSA FACILIDADE, PORQUE ENCONTRARÃO IMEDIATA OPOSIÇÃO DO MINISTÉRIO DO TRABALHO. TENHO LIDADO COM ÊSSE NOGÓCIO DE CLASSIFICAÇÃO DE PESSOAL DE ESTAÇÕES, EM FACE DA CONSOLIDAÇÃO DAS LEIS DO TRABALHO E VEJO QUE SÃO DE TAL ORDEM OS DIREITOS ADQUIRIDOS DE CABINEIROS, DE TELEGRAFISTAS, ETC, QUE ME PARECE QUASI IRREMEDIAVEL A POSSIBILIDADE DA ADOÇÃO DE UMA CLASSIFICAÇÃO ÚNICA, OBRIGANDO A UM ACÚMULO DE TAREFAS.

Dr. ARTHUR REIS: - NÓS VAMOS RESPEITAR O TRABALHO DOS CABINEIROS TÍTULADOS, POIS ESTES NÃO PODEMOS DISPENSAR MAS, NO CASO DE EXTRANUMERÁRIOS PODEREMOS SUPRIMIR SEM DIFICULDADES.

Dr. ARTHUR CASTILHO: - ENTRETANTO, TENHO AINDA UMA DÚVIDA: HAVENDO UMA ESPECIALIDADE DE FUNÇÃO, EXISTINDO ANTERIORMENTE ESSA ESPECIALIDADE NA LEGISLAÇÃO, SERÁ POSSÍVEL ELIMINA-LA POSTERIORMENTE? TAMBÉM NÃO ESTOU DIZENDO ISSO COMO UMA AFIRMAÇÃO DEFINITIVA, SENDO APENAS É UMA DÚVIDA QUE SURGE EM MEU ESPIRITO, EM FACE DOS TRABALHOS QUE NÓS TEMOS FEITO POR DETERMINAÇÃO DO MINISTÉRIO DO TRABALHO, NA QUESTÃO DE CLASSIFICAÇÃO A QUE A PAULISTA SE REFERIU. NA MOGIANA E LEOPOLDINA RAILWAY, EM ESTAÇÕES PRINCIPAIS DO INTERIOR, EM FUNÇÃO DO TRABALHO DE CADA GRUPO DE EMPREGADOS, SERIA UMA DAS COISAS MAIS DIFICEIS DE POR EM EXECUÇÃO. EU SINTO ISSO PORQUE NO NOSSO DEPAR

TAMENTO, O DR. RUBEM DE FREITAS ABREU, QUE TRABALHA NISSO, SABE BEM AS DIFICULDADES QUE TEMOS PARA FAZER ESSA CLASSIFICAÇÃO DENTRO DA LEGISLAÇÃO MUITO LOUVAVEL DA SOCIALIZAÇÃO DAS LEIS TRABALHISTAS, MUITO LOUVAVEL, MAS, AINDA NUM PONTO DE CERTA INESPERIÊNCIA E QUE SÓ AGORA VAMOS CONSEGUINDO CREAR A MENTALIDADE CAPAZ DE FAZER A TRIAGEM DOS DEVERES DO PESSOAL DENTRO DO REGIMEM DE TRABALHO, PELA INTENSIDADE DO TRABALHO. TEMOS CASOS DE EMPREGADOS DE UMA MESMA ESTAÇÃO QUE TERIAM CLASSIFICAÇÃO DE PRINCIPAL ENQUANTO OUTROS TÊM CLASSIFICAÇÃO DE INTERIOR.

Dr. FELICIANO DE SOUZA AGUIAR: - A LEOPOLDINA RAILWAY FOI OBRIGADA A SUPORTAR O MESMO PROBLEMA, QUANDO SURGIU A CONSOLIDAÇÃO DAS LEIS DO TRABALHO. TINHA ELA NAS ESTAÇÕES O AGENTE, O TELEGRAFISTA, O BILHETEIRO E CADA UM SE INCUMBIA APENAS DO SEU SERVIÇO. QUANDO, POR UMA FALTA EVENTUAL, DO AGENTE O BILHETEIRO DIZIA: EU SÓ SOU BILHETEIRO E NÃO TENHO NADA COM ISSO, RAZÃO PELA QUAL NÃO IA PARA O TELEGRAFO E NÃO QUERIA DESEMPENHAR OUTRA FUNÇÃO. ENTÃO A LEOPOLDINA RAILWAY MODIFICOU, DE ACÔRDO MESMO COM O MINISTÉRIO DO TRABALHO, A SUA CLASSIFICAÇÃO; PASSANDO A DENOMINAR: CHEFE DE ESTAÇÃO E AJUDANTE DE ESTAÇÃO. O AJUDANTE DE ESTAÇÃO OBRIGA-SE A FAZER TODO E QUALQUER SERVIÇO, INCLUSIVE SUBSTITUIR O AGENTE E, ASSIM, FOI RESOLVIDO ESSA QUESTÃO.

Dr. ARTHUR CASTILHO: - A MINHA DÚVIDA JÁ NÃO TEM MAIS RAZÃO DE SER. AGORA, ENTÃO, OS SENHORES JÁ TÊM EM MÃOS A SOLUÇÃO PARA O CASO.

EM VIRTUDE DA HORA JÁ MUITO AVANÇADA, AGRADEÇO A COLABORAÇÃO, COMO SEMPRE VALIOSISSIMA, DOS NOBRES COLEGAS E CONVIDO-OS, COM A DEVIDA VENIA, PARA A REUNIÃO DE AMANHÃ ONDE, DEPOIS DE FALAREM OS INSCRITOS, TERÁ A PALAVRA O DR. ARTHUR REIS, PARA CONTINUAR A SUA EXPOSIÇÃO EM NOME DA CENTRAL DO BRASIL.

ESTA ENCERRADA A SESSÃO.

5a. S E S S Ã O

REALIZADA NO DIA 30 DE JULHO DE 1948

R E G I S T R O D E P R E S Ê N Ç A

PRESIDÊNCIA – Eng° Arthur Pereira de Castilho

L I S T A D E P R E S Ê N Ç A

DEPARTAMENTO NACIONAL DE ESTRADAS DE FERRO

Eng° Virginio Santa Rosa
Eng° Agnello Albuquerque

CONTADORIA GERAL DE TRANSPORTES

Eng° Edmundo Brandão Pirajá
Sr. Nelson Freita da Rocha
Eng° Sebastião Guaracy do Amarante

THE LEOPOLDINA RAILWAY

Eng° Feliciano de Souza Aguiar

E. F. ARARAQUARA

Eng° F. Eugenio Campos Jr.

E. F. RIO GRANDE DO NORTE

Eng° Ruben Eugenio de Fontes Abreu

E. F. CENTRAL DO BRASIL

Eng° Arthur Henoch dos Reis
Eng° Guilherme Campos

E. F. BAHIA E MINAS

Eng° Wenefredo Barcelar Portela

E. F. VITÓRIA A MINAS

Eng° João C. Beleza

E. F. MADEIRA — MAMORÉ

Eng° Benedito Pio Corrêa Lima

E. F. BRAGANÇA

Eng° Francisco Coutinho

RÊDE MINEIRA DE VIAÇÃO

Eng° Benjamim M. de Oliveira

E. F. SOROCABANA

Eng° Ruy Costa Rodrigues
Eng° Edgard Werneck
Eng° Luiz Orsiní de Castro

CIA. PAULISTA DE ESTRADAS DE FERRO

Eng° Umberto Soares de Camargo

VIAÇÃO FÉRREA FEDERAL LESTE BRASILEIRO E ILHÉOS CONQUISTA

Eng° Nelson Espinola Teixeira

E. F. NOROESTE DO BRASIL

Eng° Fernando de Freitas Melro

VIAÇÃO FÉRREA DO RIO GRANDE DO SUL

Eng° João Corrêa Pires

RÊDE VIAÇÃO CEARENSE

Eng° Hugo Rocha

SECRETÁRIO

Sr. Newton Moniz Gonçalves

5a SESSÃO

Realizada em 30 de Julho
de 1948

Dr. ARTHUR CASTILHO: - Está aberta a sessão. Tem a palavra o Sr. Representante da Rêde de Viação Cearense.

Dr. HUGO ROCHA

Rêde de Viação Cearence

Senhor Presidente.

Já tivemos a oportunidade de dar a nossa contribuição escrita, sob a forma de resposta aos diversos itens que constituem as cinco partes do temário organizado para esta reunião de Diretores.

Assim é que, na parte referente ao tráfego, presentemente em pauta, dissemos em linhas gerais o que se segue.

O pessoal das nossas estações se compõe de 633 empregados nas categorias de agentes titulados e mensalistas; agentes auxiliares mensalistas e 392 guardas e diaristas.

Esse pessoal tem a remuneração variavel, de 550 cruzeiros mensais a Cr$ 1.650,00, que é correspondente à classe de agentes, final de carreira.

De todas as estações existentes em número de 112,10 não dispõem de alojamento para os agentes, e cinco os tem na própria estação o que é sobremodo inconveniente. Os demais servidores não tem alojamento fornecido pela Estrada, sendo que, para o pessoal de trem, dispõe de dormitótio nas estações de composição.

IV - TRÁFEGO

1) O pessoal das estações se compõe de:

132 AGENTES TITULADOS (FUNCIONÁRIOS)
40 " MENSALISTAS (EXTRANUMERÁRIOS)
69 " AUXILIARES MENSALISTAS (EXTRANUMERÁRIOS)
92 GUARDAS MENSALISTAS (EXTRANUMERÁRIOS)
300 " DIARISTAS (EXTRANUMERÁRIOS)

A REMUNERAÇÃO DESSE PESSOAL VARIA DE Cr$ 550,00(GUARDAS DIARISTA DE 5ª CLASSE) A Cr$ 1.650,00 (AGENTE TITULADO CLASSE G).

A CLASSE G, É O FINAL DA CARREIRA, SENDO SÒMENTE ATINGIDA PELOS SERVIDORES COM MAIS DE 30 ANOS DE SERVÍÇO. E ISSO É INIQUO E PREJUDICIAL AO SERVIÇO. NÃO SE FAZ A APURAÇÃO DA PRODUÇÃO. AS FUNÇÕES DESEMPENHADAS NÃO PERMITEM APURAÇÃO DE PRODUÇÃO POR SER ESTA DE COMPLEXA VARIEDADE.

2) DE TODAS AS ESTAÇÕES EXISTENTES, 10 NÃO DISPÕEM DE ALOJAMENTO PARA OS AGENTES E CINCO(5) TÊM EM ESTADO PRECÁRIO. É NECESSÁRIO, POIS, CONSTRUIR 15 CASAS PARA AGENTE.

3) OS DEMAIS SERVIDORES DAS ESTAÇÕES NÃO TÊM ALOJAMENTOS OFERECIDOS PELA ESTRADA.

A RÊDE SUPORTA O ONUS DE VULTOSA DESPESA IMPRODUTIVA, PROVENIENTE DE FERIAS E LICENÇAS CONCEDIDAS AO PESSOAL, SENDO QUE ESTAS CAUSAM, POR VEZES SÉRIOS EMBARAÇOS AO SERVIÇO, POR NÃO SER POSSÍVEL EVITAR OS ABUSOS E NÃO SE PODER DAR SUBSTITUTOS AOS SERVIDORES LICENCIADOS. HÁ, AINDA, A SOBRECARGA DOS SEMI-INVALIDOS, PORQUE A CAIXA DE APOSENTADORIA E PENSÕES SÓ CONSIDERA INCAPACITADOS PARA O SERVIÇO, OS QUE JÁ ESTÃO A DOIS PASSOS DA MORTE.

4) A MECANIZAÇÃO PODE SER FEITA NOS SERVIÇOS DE CARGA E DESCARGA DE VAGÕES, NAS ESTAÇÕES DE MAIOR MOVIMENTO, UTILIZANDO-SE DOS CONHECIDOS APARELHOS PARA ESSE FIM.
ESSA PROVIDÊNCIA CONCORRERÁ PARA REDUÇÃO DO TRABALHO DE MÃO DE OBRA.

NOS PATEOS DE TRIAGEM, A MECANIZAÇÃO É FEITA MEDIANTE COMANDO ELETRO-MAGNETICO DAS MANOBRAS, MAS ESSE SERVIÇO SÓ SE JUSTIFICA EM ESTRADAS DE GRANDE MOVIMENTO.

B 1) NA RÊDE CEARENSE, AS INSTALAÇÕES NOS SERVIÇOS DE ESTAÇÕES, ARMAZENS, PATEOS E MOVIMENTO, SÃO MODESTAS, MAS SATISFAZEM AS EXIGÊNCIAS ATUAIS. RESSENTE-SE A FALTA DO SELETIVO, APARELHAGEM QUE PERMITE UM BOM CONTROLE DO MOVIMENTO. TEMOS SOLICITADO RECURSOS PARA A INSTALAÇÃO DO SELETIVO, PELO MENOS NO TRECHO FORTALEZA - CEDRO, QUE ABRANGE DOIS TRECHOS DE TRAÇÃO.

C 1) NÃO TEMOS INSTALAÇÕES ESPECIAIS NOS SERVIÇOS DAS TERMINAIS E INTERMIDIÁRIAS.

2) O ALTO CUSTO DESSES SERVIÇOS SÓ TEM EXPRESSÃO NAS ESTRADAS DE GRANDE MOVIMENTO, QUANDO DESPROVIDAS DE APARELHAGEM MECANIZADA, NAS ESTRADAS QUE NÃO ESTÃO NESSE CASO, O SERVIÇO TEM UM CUSTO RAZOAVEL, NÃO COMPORTANDO INSTALAÇÕES DISPENDIOSAS.

IV 3) PREJUDICADO

4) O ATENDIMENTO DE RECLAMAÇÕES É FEITO COM A PRESTEZA QUE PERMITE A INDISPENSAVEL BOROCRACIA INHERENTES AOS SERVIÇOS OFICIAIS - O NÚMERO DE RECLAMAÇÕES TEM SIDO DECRESCENTE EM VEZ DE CRESCENTE, JÁ PELAS MEDIDAS DE SEGURANÇA E ORDEM POSTAS EM PRÁTICA, JÁ PELA EDUCAÇÃO E INSTRUÇÃO DO PESSOAL. A FALTA DE FREXIBILIDADE NA ADMINISTRAÇÃO DE UMA EMPREZA COMO A DETRANSPORTES, FALTA ESTA PERTINENTE AOS SERVIÇOS OFICIAIS DO ESTADO, DIFICULTA UMA AÇÃO MAIS EFICIENTE, DANDO MARGEM A RECLAMAÇÕES DO PUBLICO, COM JUSTA RAZÃO.
DAMOS POR EXEMPLO O CASO DO EXTRAVIO DE UMA MERCADORIA NO VALOR, DIGAMOS, DE Cr$ 100,00. APRESENTADA A RECLAMAÇÃO PELO INTERESSADO QUE RESIDE NO INTERIOR DO ESTADO E DEPOIS DE APURADA MEDIANTE INQUÉRITO A EXISTÊNCIA REAL DO EXTRAVIO, O PAGAMENTO DA INDENISAÇÃO É FEITO NA DELEGACIA FISCAL DO TESOURO NACIONAL, EM FORTALEZA, MEDIANTE REQUERIMENTO DO INTERESSADO.

RESULTADO: O DONO DA MERCADORIA EXTRAVIADA DESISTE DO RECEBIMENTO DA INDENIZAÇÃO QUE LHE É DEVIDA PORQUE TERIA DE GASTAR NUNCA MENOS DE QUINHENTOS CRUZEIROS PARA RECEBER CEM. ESSE HOMEM PASSARÁ A PREFERIR O TRANSPORTE EM CAMINHÃO.

D 1) OS METODOS ADOTADOS NA FORMAÇÃO DOS TRENS SÃO OS NORMAIS E REGULAMENTARES, TENDO-SE EM VISTA O INTERESSE DO PUBLICO E A ECONÔMIA DA ESTRADA.

2) NOS RAMAIS DEFICITARIOS, PROCURA-SE DEFENDER O INTERESSE DO PUBLICO E O DA ESTRADA COM A FORMAÇÃO EXCLUSIVA DE TRENS MIXTOS.

3) NÃO DISPÕE A RÊDE DE ELEMENTOS PARA OFERECER AO PUBLICO UM SERVIÇO DE ALTA VELOCIDADE E FLEXIBILIDADE PARA COMBATER A CONCORRÊNCIA DO TRANSPORTE EXISTENTE, EM OMNIBUS, JÁ PARA GRANDES DISTÂNCIAS. UM TAL SERVIÇO, PARA SER EFICIENTE, TERIA QUE SER FEITO POR AUTOMOTRIZES, DE PREFERÊNCIA COM 3 UNIDADES. TRENS DIEZEL-ELÉTRICOS PARA 120 PASSAGEIROS, EM DUAS CLASSES.

4) EM VISTA DE TER A RÊDE UM TRAÇADO MUITO SINUOSO, DE PESADAS RESISTÊNCIAS TANTO EM PLANTA COMO EM PERFIL, A ORGANIZAÇÃO DOS HORARIOS DOS TRENS OBEDECE A UM CRITERIO EXPERIMENTAL QUE TEM PERMITIDO UMA OBSERVANCIA MUITO SATISFATÓRIA, O QUE É DE AGRADO PARA O PÚBLICO.
OS ATRAZOS SISTEMATICOS DE TRENS SEREM DE COMENTÁRIOS DESAIROSOS, ENRIQUECENDO O ARRENDATARIO POPULAR, COM DESPRETIGIO PARA A FERROVIA - TEMOS PROCURADO COMBATER POR TODAS AS FORMAS TAIS OCORRÊNCIAS, CONSEGUINDO RESULTADOS QUE REPUTAMOS LISONGEIROS.
HÁ, POR EXEMPLO, O CASO DA OITICICA, QUE É UM PRODUTO CUJO VALOR VENAL TEM VARIADO ENTRE Cr$2.000,00 A Cr$ 7.500,00, A TONELADA, ENQUANTO QUE A TARIFA PERMANECE A MESMA. UMA TONELADA DE ÓLEO DE OITICICA, NO PERCURSO MEDIO DE 400 KM, VALENDO, HOJE, Cr$7.500,00, PAGA DE FRETE Cr$ 120,00. PODERIA CITAR OUTROS EXEMPLOS, MAS, COMO O ASSUNTO ESTÁ SENDO CONVENIENTEMENTE EXAMINADO PELO DEPARTAMENTO NACIONAL DE ESTRADAS

DE FERRO, JULGA DISPENSÁVEL FAZÊ-LO.

QUANDO TIVERMOS A RÊDE PROVIDA DE MATERIAL MODERNO - CARROS E LOCOMOTIVAS DIEZEL-ELÉTRICAS, ESTAMOS CERTO DE PODER OFERECER AO PUBLICO UM SERVIÇO CEM POR CENTO EFICIENTE QUANTO A REGULARIDADE, CONFORTO E RAPIDEZ. TAL SERVIÇO MESMO CARO, NÃO SOFRERÁ CRITICAS.

E 1) AS DEFICIENCIAS ATUAIS DIZEM RESPEITO APENAS Á CARÊNCIA DE MATERIAL. QUANTO ÁS INSTALAÇÕES NECESSÁRIAS A UM BOM SERVIÇO DE FORMAÇÃO DE TRENS, REPUTAMOS EM PRIMEIRO LUGAR O SELETIVO, QUE PERMITIRIA O CONTROLE RAPIDO COM A TRANSMISSÃO DE INSTRUÇÕES AOS PONTOS DE FORMAÇÃO, EM DIVERSOS TRECHOS DE TRAÇÃO. PATEOS DE MANOBRAS BEM SINALISADOS, COM A NECESSÁRIA APLITUDE E PESSOAL ESPECIALIZADOS NO ASSUNTO, SÃO ELEMENTOS INDISPENSÁVEIS A UM PERFEITO SERVIÇO DE FORMAÇÃO DE TRENS.

NA RÊDE, NÃO EXISTE PRATICAMENTE ESSE PROBLEMA, POIS DISPÕE ELA DE BONS PÁTIOS, RECENTEMENTE REFORMADOS.

2) SÒMENTE DE FUTURO, QUANDO O AUMENTO DE TRENS ACONSELHAR, SERÃO EXIGIDAS MEDIDAS NECESSÁRIAS AOS MELHORAMENTOS QUE SE FIZEREM PRECISOS.

F 1) A FORMAÇÃO DA TARIFA ATUAL NÃO É BASEADA NOS CUSTOS ESPECIFICOS DOS PRODUTOS, HAVENDO MESMO FLAGRANTE CONTRASTE ENTRE O PRÊÇO DAS MERCADORIAS E O FRETE COBRADO.

PODEMOS FAZER, COMO ESTRADA DO GOVÊRNO E POR ELE AMINISTRADA, TRANSPORTES ABAIXO DO CUSTO PARA OS GENEROS DE PRIMEIRA NECESSIDADE. MAS, NÃO DEVEMOS FAZE-LO, POIS O ALTO VALÔR VENAL DAS MESMAS, ENRIQUECE OS EXPORTADORES E EMPOBRECE A ESTRADA, DIGO A ESTRADA E NÃO A FAZENDA PUBLICA, PORQUE QUANTO MAIOR FÔR O DEFICIT DA SUA EXPLORAÇÃO, TANTO MENORES SERÃO AS DOTAÇÕES NECESSÁRIAS PARA O SEU MELHORAMENTO, E MESMO PARA O SEU CUSTEIO.

OS PRINCIPIOS DE COLSON E SOLACROUP, NÃO RORAM OBSERVADOS NA FORMAÇÃO DA TARIFA ATUAL QUE ESTÁ A EXIGIR UMA REVISÃO, CONFORME JÁ FOI PROPOSTO PELA RÊDE E FOI

OBJETO DE ESTUDOS DA S.E.E. DO D.N.E.F.

2) AS SUGESTÕES QUE A RESPEITO FORAM APRESENTADAS, NA ULTIMA REUNIÃO DE DIRETORES DE ESTRADAS DE FERRO, ATENDEM AS NECESSIDADES ACONSELHAVEIS, TORNANDO MAIS RACIONAIS A TARIFAÇÃO FERROVIÁRIAS

EM PARTE, AS INDICAÇÕES ESTATÍSTICAS E CONTABEIS CONTRIBUEM Á FORMAÇÃO RACIONAL DAS TARIFAS, EM FUNÇÃO DO CUSTO ATUALIZADO DOS TRANSPORTES E DO VALOR VENAL DOS PRODUTOS TRANSPORTADOS.

G 1) A CLASSIFICAÇÃO GERAL DAS MERCADORIAS PRECISA SER REFORMADA. PARECE QUE O NUMERO ATUAL DE CONSECUTIVOS DEVE SER REDUZIDO. UMA CLASSIFICAÇÃO, POR GRUPOS DE MERCADORIAS DE VALORES INTRINSECOS SEMELHANTES CONCORRIA PARA ESSE DESIDERATUM.

POR OUTRO LADO, A INVERSÃO DOS NÚMEROS DAS BASES-PADRÃO EM RELAÇÃO A SÉRIE CRONOLOGICA DAS CLASSES SERIA ACONSELHÁVEL, DE MODO QUE A CLASSE MAIS ELEVADA CORRESPONDESSE Á BASE TAMBEM MAIS ELEVADA E NÃO COMO É ATUALMENTE. EXEMPLO:

C-1 :::::::::..... BP. 12
C-2 ..... BP. 14
.....
.....
.....
C-14..... BP. 300

2) UMA TARIFAÇÃO RACIONAL SÓ PODE SER FEITA EM FUNÇÃO DO VALOR VENAL DA MERCADORIA NA ORIGEM. É POSSIVEL A FIXAÇÃO DE UMA TARIFA QUE OBEDEÇA A ESSE PRINCIPIO DE MODO QUE A MERCADORIA NÃO PAGUE DE TRANSPORTE NEM MAIS NEM MENOS DAQUILO QUE PODE PAGAR. EM CERTOS CASOS, PODE-SE TOMAR O VALOR INTRINSECO DA MERCADORIA EM LUGAR DO VALOR VENAL, QUANDO ESTE FOR DIFICIL DE DETERMINAR.

3) A TARIFA MINIMA DEVE CORRESPONDER AO CUSTO PARCIAL DO TRANSPORTE. ISTO EM TESE. PODERÁ HAVER EXCEÇÕES PARA CASOS ESPECIAIS, COMO POR EXEMPLO, GENEROS ALIMENTICIOS DE PRIMEIRA NECESSIDADE.

NO CASO ESPECIAL DA RÊDE CEARENSE, SERVINDO ZONAS FLAGELADA PERIODICAMENTE POR CRISES CLIMATICAS, ESSAS EXCEÇÕES PODERÃO TER LUGAR, PRINCIPALMENTE, DURANTE OS PERIODOS DE CRISE.

4) PARECE ACONSELHAVEL, PELO MENOS, A REVISÃO BIENAL OBRIGATORIA DAS TARIFAS. SE FIXADAS EM FUNÇÃO DO VALOR VENAL DAS MERCADORIAS, ESSA REVISÃO É INDISPENSÁVEL PARA QUE A TARIFA ACOMPANHE A VARIAÇÃO DOS VALORES VENAIS, APRESENTANDO AS VEZES DIFERENCIAÇÕES NOTAVEIS.
O ÓLEO DE OITICICA, POR EXEMPLO, TEM TIDO O SEU VALOR VENAL VARIADO DE DOIS PARA SETE MIL CRUZEIROS POR TONELADA.

H 1) NÃO TEMOS O SERVIÇO DE COORDENAÇÃO DE TRANSPORTES. SERIA CONVENIENTE A SUA ADOÇÃO. A RÊDE CEARENSE SERVE A INUMERAS LOCALIDADES DO INTERIOR DOS ESTADOS DO CEARÁ, PARAÍBA, RIO GRANDE DO NORTE, PERNAMBUCO E PIAUI, AINDA NÃO SERVIDAS PELAS SUAS LINHAS FAZENDO-SE O TRANSPORTE DAS MERCADORIAS DA ESTAÇÃO FERROVIÁRIA MAIS PROXIMAS ÁS REFERIDAS LOCALIDADES, EM COSTA DE ANIMAIS. A RÊDE TEM EM ESTUDO UM PROJETO A RESPEITO, A SER SUBMETIDO Á APRECIAÇÃO DO D.N.E.F.

2) A RÊDE MANTEM UM SERVIÇO DE ENTREGA Á DOMICILIO, PARA DESPACHOS DE PÊSO ATÉ 150 KGS. O FRETE É COBRADO PELA TARIFA GERAL ACRESCIDA DE UMA TAXA, VARIAVEL COM PERCURSO A SER FEITO, DIVIDIDO EM DUAS ZONAS: URBANA E SUBURBANA.

ESSE SERVIÇO É MUITO PROCURADO PELO PUBLICO.

3) PREJUDICADO.

4) PREJUDICADO.

SÃO ESTES, SENHOR PRESIDENTE, OS COMENTARIOS SINTETIZADOS QUE NOS PARECEM OPORTUNO FAZER.

Dr. ARTHUR CASTILHO: - AGRADEÇO AO DR. HUGO ROCHA A SUA CRITERIOSA COLABORAÇÃO, MOSTRANDO O SADIO CRITÉRIO ADMINISTRATIVO QUE S.S. ADOTA NA RÊDE CEARENSE SOB SUA COMPETENTE DI-

REÇÃO.

HÁ ALGUMAS OBSERVAÇÕES INTERESSANTES QUE EU DESEJARIA COMENTAR. TEM S.S. MUITA RAZÃO QUANDO FALA NA SOBRECARGA DE PESSOAL, FORMADA PELOS INVALIDOS E SEMI-INVALIDOS AINDA EM SERVIÇO, ONERANDO O CUSTEIO DA ESTRADA. ESSE É UM ASSUNTO QUE DEVE MERECER, DA NOSSA PARTE, TODA A ATENÇÃO, NO SENTIDO DE SOLUCIONA-LO DENTRO DE UM CRITÉRIO DE HUMANIDADE, PORÉM, SEM PREJUDICAR ONEROSAMENTE O SERVIÇO FERROVIÁRIO, CONSTANTEMENTE ATACADO NO SEU TERRENO TARIFÁRIO, SEM SEREM LEVADAS NAS DEVIDAS CONSIDERAÇÕES AS DIVERSAS DIFICULDADES, E OS PESADOS ONUS QUE NOS SÃO IMPOSTOS, NUMA FLAGRANTE DESIGUALDADE DE TRATAMENTO EM RELAÇÃO AOS OUTROS MEIOS DE TRANSPORTES.

JULGUEI MUITO SADIA A ORIENTAÇÃO DA RÊDE DE VIAÇÃO CEARENSE SOBRE O ATENDIMENTO DAS RECLAMAÇÕES, PROCURANDO SOLUCIONÁ-LAS EM PROCESSOS SIMPLES, VISANDO A RAPIDEZ NA LIQUIDAÇÃO E FIXEI BEM AQUELE ASPECTO SINGULAR EM QUE S.S. FOCALIZOU A QUESTÃO DE INDENIZAÇÕES DE PEQUENO VALOR, OBRIGADAS A TEREM SOLUÇÃO FINAL NA DELEGACIA FISCAL DE FORTALEZA, OCASIONANDO AO RECLAMANTE DESPESAS ULTERIORES, ATÉ O RECEBIMENTO DO MONTANTE DA RECLAMAÇÃO, DE MANEIRA QUE, NA MAIORIA DOS CASOS, OS RECLAMANTES PREFEREM, NA EXPRESSIVA FRASE DO DR. HUGO ROCHA, PERDER A IMPORTÂNCIA E FALAR MAL DA ESTRADA. REALMENTE ESTE É UM ASPECTO LAMENTAVEL, PORQUE A ESTRADA GANHA AQUELA PEQUENA IMPORTÂNCIA E PERDE O FREGUEZ, OU GANHA UM INIMIGO.

SÃO ESTES ASPECTOS, INSIGNIFICANTES NA APARENCIA, MAS QUE TEM UM FUNDO REAL DE GRANDE EFEITO NA APRECIAÇÃO GERAL DO SERVIÇO DE TRANSPORTE PELO TRILHO, NO BRASIL E EM TODAS AS PARTES, QUE GERAM A COMPANHA QUE SE MOVE CONTRA AS FERROVIAS.

AINDA TEM O DIRETOR DA RÊDE DE VIAÇÃO CEARENSE, TODA A RAZÃO, QUANDO ABORDA O CASO DAS TARIFAS BAIXAS, QUE NÃO COBREM O CUSTO DO TRANSPORTE, OCASIONANDO O EMPOBRECIMENTO DAS ESTRADAS E ENRIQUECENDO OS EXPORTADORES E QUE COLOCAM AS ESTRADAS DE FERRO DE ADMINISTRAÇÃO DIRETA DA UNIÃO, NAQUELA SITUAÇÃO INDESEJAVEL DE DEFICITARIAS, ACARRETANDO EM CONSEQUÊNCIA, DIFICULDADES DE TODA A ORDEM PARA QUE SE OBTENHAM RECURSOS QUE PERMITAM REALIZAR OS MELHORAMENTOS, PELAS DESPESAS DE CONTA DE

CAPITAL, COMO, TAMBÉM, VEZES VARIAS, PELAS PRÓPRIAS NECESSIDADES DAS VERBAS DE CUSTEIO. EU CONFIRMO PLENAMENTE ÊSSE CONCEITO DO DR. HUGO ROCHA, DE QUE DE FATO, CADA VEZ CRESCE MAIS NAS NOSSAS FERROVIAS DIRETAMENTE ADMINISTRADAS PELO D.N.E.F.AS DIFICULDADES PARA A OBTENÇÃO DE RECURSOS. SEM DÚVIDA REPRESENTA UMA CAMPANHA EXTRAORDINÁRIA A OBTENÇÃO DE QUALQUER RECURSO SUPLEMENTAR, MESMO QUE SE MOSTRE QUE A MAJORAÇÃO DO "DEFICIT" É DEVIDA, JUSTAMENTE, AQUELA FALTA DE APARELHAMENTO QUE É INDISPENSÁVEL AO CUSTEIO. E O DR. HUGO ROCHA TEVE UM CASO MUITO SERIO, DURANTE A GUERRA, A RESPEITO DE UM CREDITO ESPECIAL PARA A IMPORTAÇÃO DE RODEIROS, O QUE CONSTITUIU UMA CAMPANHA TERRIVEL, POIS QUE, NO TESOURO NACIONAL, ALEGAVAM SEMPRE A FALTA DE RECURSOS SUFICIENTES E OS CONSEQUENTES ADIAMENTOS PREJUDICAVAM SENSIVELMENTE O SERVIÇO NORMAL DA ESTRADA. PORTANTO, O REAJUSTAMENTO TARIFÁRIO NÃO É QUESTÃO DE SE FAZER UMA ESTRADA DE PROPRIEDADE DO GOVÊRNO ENTRAR NO REGIME DE LUCRO, MAS APENAS DE SE PROCURAR O EQUILIBRIO DA SUA EXPLORAÇÃO. É TAMBÉM UMA QUESTÃO ESPECIAL VISANDO O MELHORAMENTO DO SEU PATRIMONIO, COM A FINALIDADE DE DAR MELHOR SERVIÇO, MAIS RAPIDO E MAIS BARATO.

AGRADECENDO AO DR. HUGO ROCHA A SUA NOTAVEL AJUDA NOS TRABALHOS DAS NOSSAS REUNIÕES, PASSO AGORA A TRATAR NOVAMENTE DOS ASSUNTOS DA CENTRAL DO BRASIL, DANDO A PALAVRA AO SR. REPRESENTE DESSA ESTRADA.

Dr. ARTHUR REIS : - EM PRIMEIRO LUGAR AGRADEÇO AO NOSSO ILUSTRE PRESIDENTE A BENEVOLÊNCIA DE PERMITIR QUE A C.B. SE ALONGASSE UM POUCO MAIS NAS SUAS CONSIDERAÇÕES. MAS NATURALMENTE, OS COLEGAS TODOS QUE AQUI ESTÃO RECONHECERÃO QUE A C.B. TEM PROBLEMAS QUE NÃO SE APRESENTAM MUITAS VEZES NAS OUTRAS ESTRADAS, UNS ORIUNDOS DA SUA FINALIDADE INDUSTRIAL E OUTROS DA SUA FINALIDADE POLITICA E SOCIAL.

A C.B. SERVE A UMA POPULAÇÃO, TALVEZ, CORRESPONDENTE A 15 MILHÕES DE HABITANTES DO BRASIL, CONSIDERANDO OS 3 GRANDES ESTADOS POR ONDE PASSAM OS SEUS TRILHOS; DE MODO QUE, OS PROBLEMAS ALGUMAS VEZES SE COMPLICAM NAS DUAS MODALIDADES SEM QUE POSSA HAVER UMA VERDADEIRA DISTINÇÃO, NO TRANSPORTE EFETUADO.

ASSIM, O SERVIÇO INDUSTRIAL É PERTUBADO POR CONDI-

ÇÕES DE ORDEM POLITICA E SOCIAL, ALIÁS TODAS RESPEITAVEIS E QUE NÃO PODEMOS DEIXAR DE ATENDER. ISSO FOI RECONHECIDO PELO NOSSO ILUSTRE PRESIDENTE QUANDO PERMITIU QUE A C.B. ALONGASSE UM POUQUINHO MAIS NA EXPOSIÇÃO DE SUAS DIFICULDADES.

DE ACÔRDO COM O TEMÁRIO, DEVEMOS TRATAR AGORA DA PARTE QUE DIZ RESPEITO ÁS RECLAMAÇÕES.

NÊSSE ASSUNTO A C.B. TALVEZ LEVE UM POUCO DE VANTAGEM SÔBRE AS SUAS CONGÊNERES, E OS RESULTADOS OBTIDOS, NOS ÚLTIMOS ANOS, MERECEM, SEM CONTESTAÇÃO, ALGUMAS REFERÊNCIAS ESPECIAIS PELO QUE SE OBTEVE GRAÇAS A UM MELHOR ENTENDIMENTO NO QUE SE CHAMA RECLAMAÇÃO EM UMA E.F., QUE, COMO BEM DIZ O TEMÁRIO, CONSTITUE O PRINCIPAL FATOR QUE RECOMENDA UM BOM SERVIÇO DO TRÁFEGO, E NÓS, COMO FUNCIONÁRIOS DO TRÁFEGO, DEVEMOS TER SEMPRE EM MENTE ALIVIAR ESSA PARTE DO TRABALHO QUE COMPETE Á ADMINISTRAÇÃO.

NA C.B., O SERVIÇO DE RECLAMAÇÕES TEM SOFRIDO ALGUNS ALTOS E BAIXOS. VOU CITAR, POR EXEMPLO, O NÚMERO DE RECLAMAÇÕES QUE TIVEMOS DE 1937 A 1948, ÊSTE ÚLTIMO CORRESPONDENTE AO PRIMEIRO SEMESTRE.

DEVEMOS FAZER NOTAR, ALIÁS, E TODOS OS NOSSO COLEGAS PRESENTES AQUI O SABEM, QUE O QUE CHAMAMOS RECLAMAÇÃO É O QUE A ESTRADA TEM DE AFINAL LIQUIDAR COM O PÚBLICO, PORQUE HÁ RECLAMAÇÕES COMO AS FALTAS, AVARIAS E OUTRAS IRREGULARIDADESDO TRÁFEGO QUE SÃO LIQUIDADAS INTERNAMENTE; ISSO NÃO REPRESENTA PROPRIAMENTE UMA RECLAMAÇÃO, CONSTITUE UMA IRREGULARIDADE QUE É ATENDIDA PELOS PRÓPRIOS FUNCIONÁRIOS EM ENTENDIMENTO ENTRE AS ESTAÇÕES E FISCAIS DO TRÁFEGO.

DE MODO QUE, SÓ CONSIDERAMOS RECLAMAÇÃO O PROCESSO DE RECLAMAÇÃO QUE É APRESENTADO PELO EXPEDIDOR OU PELO DESTINATÁRIO.

TOMANDO EM CONTA O NÚMERO DE RECLAMAÇÕES, QUE TIVEMOS, VAMOS ENCONTRAR EM 1937, REGISTRADOS 400 PROCESSOS. SEM-

PRE EM ESCALA CRESCENTE, DALÍ EM DIANTE, EM 1938, 700 PROCESSOS; EM 1939, 703; EM 1940, 739 EM 1941, 464; EM 1944, 2 959; EM 1945.3.800;EM 1946,3 001;EM 1947, 1 913 E PRIMEIRO SEMESTRE DE 1948, 600 RECLAMAÇÕES. AGORA, O QUE SE DAVA E FAZIA O CLAMÔR MUITO GRANDE CONTRA O SERVIÇO DA ESTRADA, ERA O FATO DE QUE, NO PERÍODO DE 41, 42, ATÉ 46 ESSAS RECLAMAÇÕES, QUE DEKAM ENTRADA EM CONDIÇÕES LEGAIS, NÃO PUDERAM SER PROCESSADAS, POR FATORES COMPLETAMENTE INDEPENDENTES DOS PROCESSOS FERROVIÁRIOS, PORQUE, ENTENDERAM QUE OS PROCESSOS DE RECLAMAÇÃO AO INVÉS DE SEREM RESOLVIDOS POR VIA ADMINISTRATIVA, COMO DEVE SER, DEVIAM LEVAR A CHANCELA DO SERVIÇO LEGAL DA ESTRADA.

POR ISSO, TUDO QUE ERA PROCESSO DE RECLAMAÇÃO ACABAVA NA ASSISTÊNCIA JURÍDICA DA ESTRADA. NÃO HAVIA MEIO DESSES PROCESSOS SEREM SOLUCIONADOS. OS PROCESSOS FORAM SE ACUMULANDO, DE MODO QUE, EM 1946, FOI PRECISO TOMAR UMA MEDIDA SERIA PARA RESOLVER TÃO GRAVE ASSUNTO.

DEPOIS DE TOMADAS AS DEVIDAS PROVIDÊNCIAS, A QUE ALUDÍ, EM 1946, NÓS LIQUIDAMOS 5.939 PROCESSOS. EM 1947, LIQUIDAMOS 2.820 E EM 1948 NÓS JÁ LIQUIDAMOS CÊRCA DE 400 PROCESSOS. AGORA CABE-ME DIZER, QUE DOS PROCESSOS E DAS RECLAMAÇÕES EXISTENTES ATÉ 1947, A CB NESTA DATA SÓ TEM 21 PROCESSOS A LIQUIDAR E ÊSSES SÃO PROCESSOS DE RELATIVA MONTA, DEMAIS DE 5 MIL CRUZEIROS DE VALOR E NOS QUAIS FOI DE FATO NECESSÁRIA A INTERFERENCIA DA ASSISTÊNCIA JURÍDICA, OU ENTÃO DO M. DA VIAÇÃO.

COM REFERÊNCIA AO CORRENTE ANO, SOLICITO A ATENÇÃO DOS MEUS ILUSTRES COLEGAS PARA O QUE CONSEGUIMOS, LIQUIDANDO ATÉ ESTA DATA 80% DOS PROCESSOS APRESENTADOS, QUER DIZER, FICANDO PRATICAMENTE O SERVIÇO DE RECLAMAÇÕES DA C.B. RIGOROSAMENTE EM DIA, MESMO PORQUE TEMOS UM PRAZO DE 60 DIAS PARA LIQUIDAR AS RECLAMAÇÕES.

QUANDO EU DISSE RECLAMAÇÕES APRESENTADA, ME REFERI E FIZ NOTAR QUE ERAM AQUELAS QUE FORAM PROCESSADAS EM CARATER DEFINITIVO, APRESENTADAS PELOS CLIENTES, MESMO PORQUE, PELO NÚMERO DE EXPEDIÇÕES FEITAS EM NOSSAS 471 ESTAÇÕES, O TOTAL VARIA ENTRE 5.500 A 6.000 EXPEDIÇÕES POR DIA, REPRESENTANDO ISSO UMA MASSA SUPERIOR A 1 MILHÃO E 500 MIL EXPEDIÇÕES PROCESSADAS POR ANO.

APRESENTANDO, COMO VAMOS APRESENTAR NO CORRENTE ANO, APENAS, UM PROCESSAMENTO DE 1.200 A 1.500 RECLAMAÇÕES, NÃO SE PODERÁ NEGAR QUE O SERVIÇO FOI BEM ATENDIDO PARA O PÚBLICO. AGORA NÃO DEVEMOS ESQUECER QUE AS OUTRAS RECLAMAÇÕES QUE SE APRESENTARAM OU AINDA SE APRESENTARÃO, POR FALTA OU AVARIA, IMPORTANDO MAIS OU MENOS NUNS 14.000 PROCESSOS, ESTARÃO LIQUIDADOS ENTRE AS ESTAÇÕES COM INDENIZAÇÃO EM ESPÉCIE, ENCONTRANDO OS DESTINATÁRIOS OU ACHANDO AS MERCADORIAS EXTRAVIADAS; ESSA PARTE DO SERVIÇO DE RECLAMAÇÕES DA ESTRADA, ESTÁ, POIS, PERFEITAMENTE EM DIA.

A C.B. TEM HOJE COMO ENCARREGADO DESSA SECÇÃO UM VELHO AGENTE DA ESTRADA, COM CÊRCA DE 35 ANOS DE SERVIÇO, QUE PASSOU POR TODAS AS FUNÇÕES, FOI AGENTE DEPOIS INSPETOR E HOJE É CHEFE DA SECÇÃO DE RECLAMAÇÕES, É ELE O SR. MARIO NOGUEIRA QUE TEM REALMENTE PRESTADO ÓTIMOS SERVIÇOS NA REGULARISAÇÃO DOS TRABALHOS DA NOSSA SECÇÃO DE RECLAMAÇÕES, E, PRINCIPALMENTE, NA PARTE DE UMA EXPERIÊNCIA FEITA PELA CENTRAL DO BRASIL E DA QUAL OS PRESENTES, TALVEZ, NÃO TENHAM UMA NOTÍCIA EXATA, PARECENDO-NOS CONVENIENTE CHAMAR A ATENÇÃO PARA QUE AS OUTRAS ESTRADAS, QUE QUEIRAM FAZER A EXPERIÊNCIA, NÃO SEJAM PREJUDICADAS NEM PREJUDIQUEM OS CLIENTES.

É O SEGUINTE: EM 1946, COMO MOSTREI ATRÁZ, NÓS ESTAVAMOS COM UMA MASSA DE RECLAMAÇÕES MUITO GRANDE PARA RESOLVER, E POR MAIS QUE EU DISSESSE QUE ESSAS RECLAMAÇÕES SE REDUZIAM MUITO DO SEU VALOR APARENTE NA FORMA DE SUA LIQUIDAÇÃO, POR SEREM LIQUIDAÇÕES FEITAS POR ENCONTRO DE CONTAS, EM ESPÉCIE E OUTRAS COISAS, ACHARAM QUE ERA UM CASO PARA O QUAL NÃO ENCONTRARIAMOS SOLUÇÃO TÃO CEDO.

ENTÃO, QUAL ERA A PROVIDÊNCIA A ADOTAR? ACHARAM QUE DEVIA SER ENTREGUE A UMA CIA. DE SEGUROS A LIQUIDAÇÃO DAS NOSSAS RECLAMAÇÕES.

NÓS DA ESTRADA, QUE LIDÁVAMOS COM O ASSUNTO DO TRÁFEGO, MOSTRAMOS QUE NÃO ERA ESSA A SOLUÇÃO. ISSO NATURALMENTE, DE ALGUM MODO, FACILITAVA, MAS NÃO ERA A SOLUÇÃO E O RESULTADO DA EXPERIÊNCIA NOS DEU RAZÃO. A ESTRADA CONTRATOU O SEGURO COM UMA

ESPECIE DE CONSÓRCIO, CONSTITUINDO DE 32 OU 33 CIAS. SEGURADORAS POR INTERMÉDIO DO INSTITUTO DE RESSEGUROS, QUE DEU A TAXA OFICIAL PARA ISSO, SENDO A CIA. LIDER A SUL - AMÉRICA.

PAGAVAMOS, DE ACÔRDO COM A AUTORIZAÇÃO DO MINISTRO, CR$ 1,50 POR MIL CRUZEIROS SEGURADOS, E COBRAVAMOS DA PARTE 2 CRUZEIROS, QUER DIZER, A C.B. FICAVA COM 25% E DAVA 75% DESTA TAXA ÁS CIAS. SEGURADORAS.

O RESULTADO FOI O SEGUINTE:

EM 1946, ISSO COMEÇOU EM JUNHO DE 1946, NÓS PAGAMOS DE PRÊMIO 3.137.057,00 CRUZEIROS. NESSE MEIO TEMPO AS CIAS. DE SEGUROS TIVERAM RECLAMAÇÕES PAGAS NO VALOR DE 119 MIL CRUZEIROS.

Dr. ARTHUR CASTILHO: - NÃO É PERMITIDO COBRAR DO PÚBLICO A IMPORTÂNCIA DO SEGURO.

Dr. ARTHUR REIS: - EXATAMENTE, MAS ISSO NÃO FOI FEITO SOB A FORMA DE SEGURO.

Dr. ARTHUR CASTILHO: - O TRANSPORTADOR É RESPONSÁVEL PELA MERCADORIA DESDE A PORTA DO CARREGADOR ATÉ A PORTA DO CONSIGNATÁRIO, HÁ VÁRIOS ACÓRDÃOS NO SUPREMO TRIBUNAL NÊSSE SENTIDO.

Dr. ARTHUR REIS: - MAS O SEGURO ERA FACULTATIVO.

Dr. ARTHUR CASTILHO: - MAS MESMO ASSIM É ILEGAL.

Dr. F. DE SOUZA AGUIAR: - O DR. ARTHUR REIS ME PERMITA DAR UMA CONTRIBUIÇÃO. O ASSUNTO, EM TEMPO, FOI DISCUTIDO NO CONSE-

LHO DE TARIFAS E A C.B. CONVIDOU A LEOPOLDINA, A ADOTAR O SEGURO, TENDO A LEOPOLDINA LEVADO UMA VANTAGEM FANTÁSTICA SÔBRE A C.B. PORQUE AS CIAS. DE SEGURO, VERIFICANDO O INDICE BAIXO DE INDINIZAÇÕES, OFERECERAM A TAXA NÃO DE CR$ 1,50, MAS SIM DE 25 CENTAVOS, O QUE ELA MESMO ASSIM RECUSOU POR TER CONSTATADO QUE IA PAGAR DE PRÊMIO 5 VEZES MAIS DO QUE PAGAVA REALMENTE DE INDENIZAÇÕES, ALÉM DE SER UM PROCESSO BUROCRÁTICO ENORME E DISPENDIOSO, SEM QUALQUER VANTAGEM PARA O SEU SERVIÇO.

Dr. ARTHUR REIS: - MAS AQUI NÊSSE PROCESSO, FOI O MINISTRO DA VIAÇÃO QUE AUTORIZOU SOB A FORMA DE TAXA, UMA TAXA DE RESPONSABILIDADE, DE MODO QUE NÃO APARECIA A CIA. SEGURADORA. ALEGAVAM ÊLES AINDA QUE, DESSA FORMA, A LIQUIDAÇÃO DOS CASOS SERIA MAIS FÁCIL.

DE FATO A SOLUÇÃO FICOU MAIS RÁPIDA, PORQUE O DINHEIRO ESTAVA Á DISPOSIÇÃO POIS, CONVÉM NOTAR, ESSAS CIAS. SEGURADORAS RECEBERAM ADIANTADAMENTE UM MILHÃO E DUZENTOS MIL CRUZEIROS, PORQUE EXIGIRAM UM CONTRATO NAS MESMAS NORMAS ADOTADAS PARA OS CONTRATOS COMUNS DE SEGURO.

NÓS PAGAMOS O PRÊMIO ADIANTADO, QUER DIZER, ELAS ESTAVAM PERFEITAMENTE COBERTAS E SÓ PAGARAM, NESSE PRIMEIRO ANO, 119 MIL CRUZEIROS.

CONTUDO MUITAS DESSAS RECLAMAÇÕES, DE 1946, PASSARAM A SUA LIQUIDAÇÃO PARA 1947, MAS, AINDA ASSIM, EM 1947, AS CIAS. SEGURADORAS RECEBERAM 2.762 CONTOS E PAGARAM 898 CONTOS.

A C.B. ADQUIRIU A EXPERIÊNCIA DO QUE TENTOU PÔR EM EXECUÇÃO; MAS, NÓS, QUE LIDÁVAMOS COM OS NÚMERO, SABIAMOS QUE NÃO HAVIA RAZÃO DAQUÊLE TEMOR, POIS, O QUE IMPRESSIONÁRA, FÔRA O VULTO DO VALOR DAS RECLAMAÇÕES EM PROCESSO, CUJO VALOR MONTAVA A 4 MILHÕES DE CRUZEIROS. POR MAIS QUE DISSÉSSEMOS QUE 4 MILHÕES DE CRUZEIROS DE RECLAMAÇÕES EM PROCESSAMENTO, NÃO SIGNIFICAM QUE AS INDENIZAÇÕES A PAGAR ATINGIRAM TAL SOMA, POIS AS MESMAS PODEM SER INDEFERIDAS, PODEM SER REDUZIDAS OU ACORDADAS, FICOU RESOLVIDO TRABALHAR COM AS CIAS. DE SEGUROS, RESOL-

TANDO QUE ELAS PAGARAM APENAS 119 MIL CRUZEIROS EM UM ANO, E 989 MIL CRUZEIROS NO OUTRO. ESSA SITUAÇÃO DEU UM BALANÇO A FAVOR DAS SEGURADORAS DE 4.861 CONTOS POIS SÓ TIVERAM DE PAGAR 1.017 CONTOS. NÃO TIVERAM RESPONSABILIDADE, PORQUE ELAS SÓ FAZIAM PAGAR O QUE NÓS MANDÁVAMOS. DE MODO QUE APESAR DE HAVER MEMORIAIS DA ASSOCIAÇÃO COMERCIAL DE SÃO PAULO E DA ASSOCIAÇÃO COMERCIAL, PARECE QUE DO RIO DE JANEIRO, ACHANDO QUE O ÚNICO GEITO ERA ENTREGAR O SEGURO AS CIAS. SEGURADORAS, VERIFICARAM SER INUTIL ESSA DESPESA DE MAIS CRUZEIROS POR TONELADA PARA OBTER O QUE JÁ TINHAMOS FEITO. A PROVA É QUE FOI SUPRIMIDO ÊSSE SEGURO E CONTINUAMOS A PAGAR NO MESMO PRAZO QUE PAGÁVAMOS ANTES DÊLE, E AINDA MAIS, FIZEMOS NA C.B. UMA COISA QUE AINDA NÃO VI AQUI CITADO POR NENHUMA DAS OUTRAS ESTRADAS, QUE CONSIDERO NOTÁVEL ADEANTAMENTO NO PROCESSO DE RECLAMAÇÕES, REFIRO-ME AO QUE INICIAMOS NO FIM DO ANO PASSADO E CONTINUAMOS ÊSTE ANO, FAZENDO O PAGAMENTO IMEDIATO DAS MERCADORIAS QUE NÃO SÃO RECEBIDAS NA ESTAÇÃO DE DESTINO, QUANDO AS EXPEDIÇÕES SÃO DE VALOR ATÉ CR$ 1.000,00.

A PROPOSTA QUE O TRÁFEGO FEZ FOI PARA QUE SE ELEVASSE ÁS EXPEDIÇÕES DE VALOR ATÉ 2 MIL CRUZEIROS, MAS A ADMINISTRAÇÃO ACHOU MAIS PRUDENTE DEIXAR, POR ENQUANTO, SÓ ATÉ MIL CRUZEIROS. DE MODO QUE, HOJE, NA C.B., UMA EXPEDIÇÃO ATE MIL CRUZEIROS DE DETERMINADAS MERCADORIAS, POR EXEMPLO, CEREAIS, QUE É DESPACHADA NUMA EXPEDIÇÃO DE 5 SACOS E CHEGAM NA ESTAÇÃO DE DESTINO COM A FALTA DE UM SACO, ÊSSE SACO É IMEDIATAMENTE PAGO PELA MÉDIA DO VALOR DECLARADO. ATÉ MIL CRUZEIROS, É UM PROCESSO SUMÁRIO E O AGENTE TEM AUTORIZAÇÃO PARA FAZER ISSO, EXIGINDO-SE NA OCASIÃO A PRESENÇA DO NOSSO FISCAL DE RECLAMAÇÕES REGIONAIS.

Dr. F. DE SOUZA AGUIAR: - DR. ARTHUR REIS ME PERMITE UMA PERGUNTA? ÊSSE REGIME ESTÁ TAMBÉM ADOTADO PARA O TRÁFEGO MÚTUO?

Dr. ARTHUR REIS: - NÃO, NÓS NÃO PODEMOS FAZER AINDA, PORQUE NÃO ESTAMOS AUTORIZADOS, APENAS ESTAMOS FAZENDO NO TRÁFEGO PRÓPRIO.

ESSA LIQUIDAÇÃO IMEDIATA NOS TEM PARECIDO DE GRANDE

VANTAGEM PARA O PÚBLICO. APESAR DE QUE, EM ALGUNS CASOS, A MERCADORIA É ENCONTRADA E TEM QUE IR PARA AS SOBRAS; O ESSENCIAL É QUE O PÚBLICO FIQUE BEM SERVIDO.

OUTRA COISA QUE FACILITOU TAMBÉM O NOSSO SERVIÇO DE RECLAMAÇÕES FOI DEIXAR A AUTORIDADE DA LIQUIDAÇÃO AO CHEFE DO DEPARTAMENTO DO TRÁFEGO, QUE PARA AS RECLAMAÇÕES ATÉ 5 MIL CRUZEIROS, PODE MANDAR PAGAR SEM IR Á ADMINISTRAÇÃO SUPERIOR.

NO NOSSO REGIME DE SERVIÇO DE RECLAMAÇÕES, SOMOS AUXILIADOS, EM CADA TRECHO DA ESTRADA, POR UM FISCAL DE RECLAMAÇÕES QUE, ALÉM DO SERVIÇO GERAL DA FISCALIZAÇÃO DA ESTAÇÃO, TEM A INCUMBÊNCIA DA FISCALIZAÇÃO DÊSSE SERVIÇO E ATUA COMO UMA ESPÉCIE DE REPRESENTANTE DO CHEFE DA SECÇÃO DE RECLAMAÇÕES.

NESSA PARTE DE RECLAMAÇÕES, A ESTRADA, APESAR DE TER ALGUMAS VEZES MERCADORIAS QUE NÃO CHEGAM AO DESTINO, TEM SIDO, REGISTRADA COISA DIFERENTE.

AINDA HÁ POUCO TEMPO, O CHEFE DA RECLAMAÇÃO ME CONTAVA O SEGUINTE CASO:

A ATLANTIC REFINING TINHA UMA RECLAMAÇÃO DE 1946, SEM SOLUÇÃO E PROCUROU A SECÇÃO DE RECLAMAÇÕES. O SEU CHEFE - SR. MARIO NOGUEIRA, DISSE NÃO SER ISSO POSSÍVEL, POIS NÃO HAVIA MAIS RECLAMAÇÕES DE 1946, POR LIQUIDAR; ENTRETANTO, MANDOU EXAMINAR O ARQUIVO, E FICOU CONSTATADO TER SIDO DEREFIDO A RECLAMAÇÃO HÁ MAIS DE UM ANO E ENCONTRADA A CÓPIA DE UMA CARTA ESCRITA Á ATLANTIC REFINING, AVISANDO ISSO, COM UM RECIBO DA MESMA E O EMPREGADO CONTINUAVA A DIZER QUE NÃO TINHA SIDO DESPACHADA A RECLAMAÇÃO.

DE FORMA QUE, PARECE-NOS SER ATUALMENTE O SERVIÇO DE RECLAMAÇÕES NA C.B. BASTENTE SATISFATÓRIO.

PASSAREMOS AGORA AO ESTUDO DA FORMAÇÃO DOS TRENS, ON-

DE DEVE SER ATENDIDO O INTERESSE DO PÚBLICO E SEM PREJUIZO DO INTERESSE DA ESTRADA.

A FORMAÇÃO DOS TRENS NA C.B., OBEDECE A UMA PORÇÃO DE CONTIGÊNCIAS QUE SÃO CONSEQUÊNCIAS MESMO DOS DIVERSOS SERVIÇOS QUE ELA EXECUTA.

OS TRENS DE PASSAGEIROS DA C.B. NOS SUBÚRBIOS DEVEM SER CONSIDERADOS EM SEPARADO DO RESTO DA ESTRADA, PORQUE É UM SERVIÇO ESPECIALIZADO. NA FORMAÇÃO DÊSSES TRENS DE SUBÚRBIO, HOJE LUTAMOS COM UMA DIFICULDADE GRANDE, PORQUE NOS SUBÚRBIOS DO RIO DE JANEIRO, QUE SÃO OS MAIS IMPORTANTES, FIZEMOS UM PROJETO EM 1937 PARA O TRANSPORTE DE 60 MILHÕES DE PASSAGEIROS, PARA O QUE FORAM COMPRADAS 60 UNIDADE CORRESPONDENTES A 180 CARROS REBOQUES E ELÉTRICOS; HOJE O TRANSPORTE JÁ SE ELEVA A 180 MILHÕES E ATÉ MEIADOS DO ANO PASSADO, NÓS NÃO TINHAMOS RECEBIDO UM CARRO DE PASSAGEIROS NOVO. DE MODO QUE, FAZER O TRANSPORTE DE 180 MILHÕES, TRÊS VEZES MAIS DO QUE ERA IMAGINADO FAZER QUANDO CHEGASSE AO EXTREMO DAQUELA PRIMEIRA ENCOMENDA, É UM SERVIÇO QUE NÃO PODE SER PERFEITO E, PRINCIPALMENTE, PORQUE ESSAS 60 COMPOSIÇÕES INICIAIS FORAM CAINDO NÃO SÓ PELO USO, COMO PELA FALTA DE SISTEMÁTICA CONSERVAÇÃO.

TEMOS UMA ESTAÇÃO, MADUREIRA, QUE DÁ POR DIA DE 50 A 55 MIL PASSAGEIROS EMBARCANDO; CASCADURA DÁ HOJE 35 MIL PASSAGEIROS POR DIA; ENGENHO DE DENTRO DEVE ANDAR PERTO DE UNS 20 MIL PASSAGEIROS POR DIA.

A LINHA AUXILIAR AINDA ESTÁ DANDO POUCO. DEVE DAR UNS 5 MIL PASSAGEIROS. ÊSSE SERVIÇO DE SUBÚRBIOS POR MAIS QUE NÓS QUIZESSEMOS PROCURAR ATENDÊ-LO NÃO TEM SIDO POSSÍVEL. A ENCOMENDA NOVA, FEITA DURANTE A GUERRA, SÓ AGORA COMEÇOU A SER ATENDIDA. RECEBEMOS JÁ 10 UNIDADES, RECEBEMOS TAMBÉM 10 CARROS NOVOS O QUE VEIO ALIVIAR O NOSSO SERVIÇO, MAS NÓS PRECISAMOS COMPLETAR A ENCOMENDA DOS OUTROS 20, MESMO PORQUE, NOS SUBÚRBIOS DE SÃO PAULO COMO TODOS OS SRS. CONHECEM, O PROBLEMA JÁ ESTÁ TAMBÉM SE TORNANDO ANGUSTIOSO.

TRABALHAMOS ALÍ COM COMPOSIÇÕES ANTIGAS QUE VAMOS TI

RANDO DAQUI, MAS QUE NÃO PODEM SUPRIR AS NECESSIDADES EXISTENTES.

TEMOS EM SÃO PAULO MAIS DE 50 TRENS DE SUBÚRBIOS, QUE NÃO CHEGAM PARA O SERVIÇO; NÊSSE SERVIÇO DE FORMAÇÃO DE TRENS DE SUBÚRBIOS NÓS LEVAMOS UMA VANTAGEM GRANDE COM A SINALIZAÇÃO QUE TEMOS E SÔBRE A QUAL O DR. GUILHERME CAMPOS FARÁ DEPOIS UMA PEQUENA EXPLANAÇÃO.

QUANTO AOS TRENS DO INTERIOR, A NOSSA DIFICULDADE ERA E AINDA SERÁ GRANDE DURANTE ALGUNS MEZES, PRINCIPALMENTE DOS TRENS DE GRANDE PERCURSO, ENQUANTO NÃO CHEGAREM OS 56 CARROS NOVOS QUE A C.B. TEM ENCOMENDADO, CONSTRUÍDOS TODOS DE AÇO E DE ÚLTIMO MODÊLO. É UMA ENCOMENDA QUE VIRÁ SUBSTITUIR O CRUZEIRO DO SUL, POR EXEMPLO, QUE É UMA COMPOSIÇÃO DE AÇO QUE VIAJA HÁ 24 ANOS; NÃO FOSSE O MATERIAL DE PRIMEIRA QUALIDADE, COMO É REALMENTE, NÃO SE PODIA ESTAR AINDA HOJE TRABALHANDO COM AQUELES CARROS QUE NÃO PARAM. ESTÃO AINDA EM CONDIÇÕES REGULARES E BEM ACEITÁVEIS. QUANTO AOS OUTROS CARROS PORÉM, NÃO TEMOS MAIS NAS LINHAS DO INTERIOR, CARROS COM ESTRADOS DE MADEIRA, SENDO TODOS DE ESTRADO DE AÇO COM CAIXA DE MADEIRA, EM TODO O CASO SÃO CARROS REGULARES. MUDAMOS HÁ POUCO AS POLTRONAS, MAS TUDO ISSO É NADA, PERTO DO QUE JÁ EXISTE E DO QUE EU SUPONHO SEJA ESSA MARAVILHA DOS CARROS DE AÇO ORA EM FABRICAÇÃO.

SEGUNDO PENSO E JULGO, SER, A OPINIÃO GERAL DOS FERROVIÁRIOS, O PÚBLICO DEVE SER ATENDIDO SEMPRE PELO MELHOR MATERIAL EXISTENTE.

ISSO SE OBSERVA NA PRÓPRIA CLASSIFICAÇÃO DOS PASSAGEIROS, POIS OS QUE USAM OS TRENS DE SUBÚRBIOS DA BITOLA LARGA, SÃO DIFERENTES DOS DA LINHA AUXILIAR; AQUI SÃO MAIS DEMOCRATAS E ASSIM CONSIDERADOS POR ALGUNS COLEGAS QUE NÃO QUEREM QUE SE LHES DESPENSE TRATAMENTO ADEQUADO.

Dr. ARTHUR CASTILHO: - O DR. ARTHUR REIS É UM PSICOTÉCNICO.

Dr. ARTHUR REIS: - (Sorrindo) - Não sou um psicotécnico como diz o nosso ilustre presidente, mas é um fato da observação, pois, quando se coloca uma composição boa na Linha Auziliar, paralela a Leopoldina, temos certeza que essa composição vai sofrer, vai ser depredada, porque agente vê que a população daquela zona ainda não compreende bem a vantagem de ter um trem bom com carros bons. Se se coloca essa composição na bitola Larga, até Engº de Dentro ou até Madureira, ela vai perfeitamente bem; passando de Queimados, de Bangú, entrando mais para o sertão do Distrito Federal, já a coisa vai ficando mais difícil.

Perguntamos por isso, se pelo fato da população não estar ainda habituada a êsses trens melhores, devemos voltar para tráz? parece que não. Temos que a educar, naturalmente é pena ver uma cadeira de couro retalhada por navalha gilete, mas isso acontece com um entre milhões de passageiros que nós transportamos por mês.

Verdade é que êsses carros têm uma lotação de 62 passageiros sentados e nós carregamos nêles, com a lotação em pé, mais de 250. Isto é o cálculo feito pela fábrica. Temos uma fotografia tirada ainda no tempo em que o Dr. Aguiar trabalhava na C.B. de dois carros de madeira, entre duas plataformas, onde se podem contar 150 passageiros alí exprimidos.

Dr. FELICIANO DE SOUZA AGUIAR: - Na Leopoldina, nos dias de chuva, os trens de subúrbios ficam por tal forma atopetados, que é impossível alguem se mexer, para saltar, quasi que só sendo permitido saltarem nas estações terminais.

Dr. ARTHUR REIS: - Êsses trens obedecem a um horário que é relativamente apertado, mesmo porque o escoamento da população de tarde deve ser feito rapidamente. Temos horários hoje, para os trens de subúrbios, que dão 20 partidas em cada hora na estação de D. Pedro II, para os trens elétricos, e podemos, talvez, fazer partidas de 2 em 2 minutos. Êsses trens naturalmente circulam por duas linhas, havendo linha para trens

PARADORES E A LINHA PARA TRENS DIRETOS, E NÃO PODEMOS FAZER AINDA MAIOR NÚMERO, PORQUE TEMOS OS TRENS DO INTERIOR QUE PASSAM PELA LINHA 3 NESSAS HORAS MAIS APERTADAS.

HÁ UM OUTRO TÓPICO NO NOSSO TEMÁRIO QUE SE REFERE A FORMAÇÃO DOS TRENS DE RAMAIS DITOS DEFICITÁRIOS, ONDE NÃO PODEMOS DEIXAR DE MANTER O TREM, APESAR DE NÃO SER ISSO VANTAJOSO, E, POR NÃO COMPORTAR MAIS DO QUE UM TREM MIXTO, LEVAMOS UM CARRO DE PASSAGEIROS EM CADA UM DÊSSES TRENS E O RESTO É APROVEITADO NO TRANSPORTE DE CARGA.

QUANDO HÁ NECESSIDADE DE MAIOR TRANSPORTE DE MERCADORIAS, FAZEMOS UM TREM FACULTATIVO. OS TRENS LEVES DE PASSAGEIROS, HOJE, NA C.B. JÁ ESTÃO FICANDO QUASI QUE NA LOTAÇÃO DAS LOCOMOTIVAS QUE DISPOMOS. ÊLES EM GERAL PARTEM DE D. PEDRO II COM 370 UNIDADES, MAS NO TEMPO DAS CHAMADAS ESTAÇÕES DE ÁGUAS, COLOCAMOS MAIS CARROS, DE MODO QUE FAZ-SE A TRAÇÃO DUPLA NA SERRA DO MAR OU ENTÃO USA-SE A TRAÇÃO POR INTERMÉDIO DAS "DIESEL" ELÉTRICAS, QUE LEVAM PERFEITAMENTE ÊSSE TREM ATÉ COM 500 TON., E, NA BAIXADA, HOJE EM DIA QUALQUER MÁQUINA ELÉTRICA REBOCA TREM DÊSSE TIPO.

HÁ AQUI UM PONTO EM QUE O DR. CAMARGO SE REFERIU NA SEPARAÇÃO DOS TRENS, ÁS ENCOMENDAS DE LONGO PERCURSO PRINCIPALMENTE. NÓS NÊSSE PROBLEMA DE ENCOMENDAS, ESTAMOS MUITO PRESOS AS NECESSIDADES DE UMA GRANDE CAPITAL, NÃO SÓ PARA ATENDER AO TRANSPORTE DO LEITE COMO ALÉM DISSO AO DE VERDURAS E DA CARNE. EM ALGUNS DÊSSES TRENS DE PASSAGEIROS TRAZEMOS VAGÕES DIRETOS QUE VÊM DE ENGº SÃO PAULO OU DE ALGUMA OUTRA ESTAÇÃO COMPOSITORA, ONDE HÁ MUDANÇA DE TRAÇÃO, NÃO SENDO COMUM NOS RÁPIDOS, DIURNOS TRAZERMOS ÊSSES CARROS DE MERCADORIAS, PREFERINDO-SE OS TRENS NOTURNOS PARA ISSO. TEMOS O RÁPIDO NOTURNO QUE SÓ LEVA PASSAGEIROS SENTADOS, NÃO TÊM LEITOS, ENQUANTO O NOTURNO SÓ TEM LEITOS; NÊSSE TREM, ENTÃO, ANEXAMOS OS CARROS DE TRANSPORTES ESPECIALIZADOS. ÀS VEZES VEM A CARNE E ÁS VEZES VEM TAMBÉM EVENTUALMENTE O LEITE. O RESTANTE DO TRANSPORTE ESPECIALIZADO É TRAZIDO PELOS TRENS PARADORES, OU PELOS EXPRESSOS, QUE TÊM MAIS TEMPO PARA O CARREGAMENTO, HAVENDO ESTUDO DE UM OUTRO TREM ESPECIAL PARA O TRANSPORTE DÊSSE GÊNERO, O TREM POSTAL.

O NÚMERO DE MALAS QUE O CORREIO MANDA PARA SÃO PAULO E PARA CONTINUAÇÃO PELA NOROESTE, BEM COMO PARA O RIO GRANDE DO SUL, JÁ DÁ QUASI PARA FORMAR UM TREM POSTAL. ESTAMOS PENSANDO EM FAZER UM TREM POSTAL Á NOITE, QUE LEVE TAMBÉM ESSAS MERCADORIAS ESPECIALIZADAS.

O TREM DE CARGA NOSSO, VARIA MUITO NA SUA COMPOSIÇÃO, MAS A TENDÊNCIA HOJE NA C.B. É DE FAZER O TREM PESADO, PRINCIPALMENTE NO QUE SE REFERE AO TRANSPORTE INDUSTRIAL, PORQUE SÓ PARA A SIDERÚRGICA, TRANSPORTAMOS O ANO PASSADO CÊRCA DE 700 MIL TONELADAS; NÊSTE ANO ÊSSE TRANSPORTE SERÁ MUITO MAIOR, BASTA VÊR QUE PARA ESSA UZINA NÓS TRANSPORTAMOS SÓ DE CARVÃO MINERAL 167 MIL TONELADAS, HOJE ÊSSE TRANSPORTE ESTÁ MUITO ELEVADO E DEVE CHEGAR A QUASI UM MILHÃO, ENTRE O FERRO, O CALCÁREO, O CARVÃO E OUTROS MATERIAIS ELA IMPORTA. DE MODO QUE TEMOS A FORMAÇÃO DE TRENS QUE VÊM DE LAFAIETE ATÉ BARRA DO PIRAÍ COM UM MIL TONELADAS PUXADOS POR "DIESEL". ENQUANTO NÃO SE ACABA O SERVIÇO DE REMODELAÇÃO DA SERRA DA MANTIQUEIRA, HÁ ÁS VEZES, RECOMPOSIÇÃO E AUXÍLIO NA MESMA SERRA; MAS, DE FUTURO, ESSAS MÁQUINAS "DIESEL" TRARÃO PERFEITAMENTE UM TREM DE MIL TON. ATÉ VOLTA REDONDA. ALÉM DÊSSE TRANSPORTE PARA VOLTA REDONDA, É PRECISO CONSIDERAR QUE A C.B. ESTÁ COM UM COMPROMISSO HOJE DE MAIS DE 600 MIL TONELADAS DE MINÉRIO DE EXPORTAÇÃO, COM O TEMPO DE EMBARQUE MARCADO EM VAPORES, PELO QUE FOI PRECISO FAZER HORÁRIO TAMBÉM PARA OS TRENS DE CARGA, E ISSO SÓ FOI POSSÍVEL CONSEGUIR GRAÇAS A INSTALAÇÃO DE C.T.C. QUE É UM DOS MELHORES SERVIÇOS QUE A C.B. TEM HOJE FUNCIONANDO ENTRE BARRA DO PIRAÍ E SANTOS DUMONT. AQUI EM BAIXO, NO TRECHO DA SERRA DO MAR, E TAMBÉM NO TRECHO DE JAPERÍ ATÉ D. PEDRO II NÓS JÁ TINHAMOS A SINALIZAÇÃO ELÉTRICA, MAS NA SERRA DO MAR SERÁ MONTADA TAMBÉM UMA SINALIZAÇÃO SEMELHANTE, PROVISORIAMENTE TRABALHAMOS AINDA PELO PROCESSO RUDIMENTAR DA BLOCK SYSTEM E DO LICENCIAMENTO TELEGRÁFICO. ALIÁS CONTRA O MEU PROTESTO, MAS QUE O DR. GUILHERME ACHOU PRUDENTE MANTER.

SE O SR. PRESIDENTE PERMITE, PEDIA LICENÇA PARA QUE AQUI, O DR. GUILHERME CAMPOS, QUE É NOSSO ASSISTENTE DE SINALIZAÇÃO E COMUNICAÇÕES DO DEPARTAMENTO ELETROTÉCNICO, SERVIÇOS ÊSTES MUITO LIGADOS AO TRÁFEGO NA PARTE DE TELÉGRAFO E NA PARTE DE TELEFONE E DO C.T.C., QUE FIZESSE UMA EXPOSIÇÃO DO QUE TE-

MOS NA CENTRAL; COMO UM VELHO FERROVIÁRIO PEÇO LICENÇA PARA DIZER QUE, APESAR DE TODOS ÊSSES MELHORAMENTOS JÁ INTRODUZIDOS, O TELÉGRAFO CONTINUA A EXISTIR EM TODAS AS ESTAÇÕES DA CENTRAL DO BRASIL, MAS FECHADOS E PRONTOS A FUNCIONAR A QUALQUER MOMENTO.

Dr. ARTHUR CASTILHO: - PERFEITAMENTE. TEREMOS O MÁXIMO PRAZER EM OUVI-LO.

Dr. GUILHERME DE CAMPOS

E. F. Central do Brasil

HÁ VARIOS DIAS HAVIAMOS ENTREGUE AO NOSSO ILUSTRE COLEGA DR. REIS, OS ELEMENTOS REFERENTES Á SINALIZAÇÃO E ÁS COMUNICAÇÕES NA CENTRAL DO BRASIL, E JÁ NOS PREPARÁMOS PARA OUVIR OS SEUS COMENTÁRIOS A RESPEITO, NÊSTE SELETO AMBIENTE, QUANDO FOMOS SURPREENDIDOS PELA DECISÃO DO PRÓPRIO DR. REIS DE QUE NÓS MESMO FIZÉSSEMOS ESSA EXPOSIÇÃO. COM ISSO, SÓ TIVERAM A PERDER OS ILUSTRES COLEGAS. MAS, PASSEMOS AO ASSUNTO:

UMA ESTRADA DE FERRO TEM QUE SE VALER DESSES DIVERSOS RECURSOS PARA A BOA MOVIMENTAÇÃO DOS TRENS E ECONÔMIA DO TRÁFEGO. ENTRE ELES A SINALIZAÇÃO E AS COMUNICAÇÕES EXERCEM CAPITAL IMPORTÂNCIA.

A SINALIZAÇÃO NA CENTRAL DO BRASIL DATA DE 1886 E VEM SE DESENVOLVENDO DE MANEIRA APRECIÁVEL PROCURANDO ACOMPANHAR AS NECESSIDADES DO TRÁFEGO E TAMBÉM PREVENDO MEIOS PARA QUE ÊSSE TRÁFEGO POSSA SER AUMENTADO E SER FEITO DENTRO DE TODA A SEGURANÇA.

A PRINCÍPIO COMEÇOU COM CABINES PARA COMANDO DE MOVIMENTO NOS PÁTIOS. A ESTAÇÃO ANTIGA DE D. PEDRO II, ESTAÇÃO DA CÔRTE, JÁ EM 1886 TINHA TAL MOVIMENTO QUE FOI NECESSÁRIO COLOCAR DUAS CABINES: UMA NA ENTRADA DO PÁTIO E OUTRA JUNTO ÁS PLATAFORMAS, PARA ENCAMINHAMENTO DOS TRENS.

MAIS TARDE, CRIARAM O SISTEMA DE BLOQUEIO PARA O PERCURSO DOS TRENS ENTRE ESTAÇÕES (BLOQUEIO SEMI-AUTOMÁTICO, BLOCK SYSTEM, BLOCK-ADEL, E SYKES BOCK AND BLOCK) O BLOCK SYSTEM É O TIPO QUE ESTÁ SENDO ADOTADO ATUALMENTE NA SERRA DO MAR, E QUE O MEU COLEGA DR. REIS EXTRANHA QUE SE ENTREGUE A LICENÇA ESCRITA AO TREM PARA PROSSEGUIR. EU DEVO EXPLICAR QUE É UM SISTEMA DE BLOQUEIO SEMI-AUTOMÁTICO JÁ MUITO ANTIGO, BASEADO NA SEGURANÇA DE PEDAIS QUE SÃO CALÇADOS PELOS TRENS AO PASSAREM OS SINAIS. E POR MEDIDA DE SEGURANÇA, NÓS OBRIGAMOS OS AGENTES APÓS A COMUNICAÇÃO QUE É FEITA EM CÓDIGO PARA A ESTAÇÃO SEGUINTE, ESCRE-

VER A LICENÇA NUM TALÃO E ENTREGAR AO MAQUINISTA; É UMA SEGURANÇA A MAIS QUE EU ACHO DE TODO MODO RAZOÁVEL.

POSTERIORMENTE, O BLOQUEIO AUTOMÁTICO FOI INTRODUZIDO NA CENTRAL DO BRASIL EXTENDENDO-SE DEPOIS NO TRECHO ELETRIFICADO DO RIO DE JANEIRO EM 1937. DEPOIS FIZEMOS UM PEQUENO TRECHO DE BLOQUEIO AUTOMÁTICO NO SÚBURBIO DE SÃO PAULO, DE VILA MATILDE ATÉ A ENTRADA DE SÃO PAULO, CÊRCA DE 8 QUILÔMETROS. EM 1944 ENTROU EM FUNCIONAMENTO O PRIMEIRO TRECHO DO C.T.C. ENTRE BARRA DO PIRAÍ E DESENGANO. HOJE JÁ TEM 216 QUILÔMETROS COM C.T.C. E OS SERVIÇOS ESTÃO PROGREDINDO ATÉ LAFAYETE. AO TODO A CENTRAL DO BRASIL TEM ATUALMENTE 400 QUILÔMETROS DE LINHA COM O BLOQUEIO AUTOMÁTICO; 464 QUILÔMETROS DE LINHA CONTROLADO COM BASTÃO - PILÔTO ("STAFF"); 143 COM O BLOQUEIO SEMI- AUTOMÁTICO DE VÁRIOS TIPOS JÁ BASTENTE ANTIGOS; NO RESTANTE DAS LINHAS O LICENCIAMENTO É PELO TELÉGRAFO, CÊRCA DE 2.700 QUILÔMETROS.

QUANTO ÁS CABINES PARA A DIREÇÃO E SEGURANÇA DO MOVITO DENTRO DOS PÁTIOS, A CENTRAL DO BRASIL TEM HOJE 108 E O SERVIÇO QUE ELAS PRESTAM É INESTIMÁVEL. ALGUMAS SÃO ATÉ INDISPENSÁVEIS, POIS SEM ELAS SERIA IMPOSSÍVEL ATENDER ÊSSE MOVIMENTO. É O CASO DA CABINE DE D. PEDRO II POR EXEMPLO, QUE EM SETEMBRO PRÓXIMO FAZ DEZ ANOS DE BONS SERVIÇOS. É A MAIOR QUE NÓS TEMOS. TEM 184 ALAVANCAS, CONTROLA 105 CHAVES E 90 SINAIS. ESTABELECE A LIGAÇÃO DAS 4 LINHAS DO TRECHO ENGENHO DE DENTRO - D. PEDRO II COM AS 14 LINHAS DO PÁTIO DE D. PEDRO II.

SÃO MOVIMENTADOS NÊSSE PÁTIO CÊRCA DE 750 TRENS DIARIOS E SE FAZEM CÊRCA DE 10.000 MANIPULAÇÕES DIÁRIAS DE ALAVANCAS PARA ÊSSE SERVIÇO DE TRENS.

SÃO OCUPADOS NESSA CABENE, 18 CABINEIROS POR DIA COM O TEMPO DE SERVIÇO DE 6 HORAS; NA HORA DA PONTA HÁ 5 CABINEIROS, TODOS ÊLES OCUPADOS.

CUSTOU ESSA CABINE HÁ DEZ ANOS Cr$ 3.500.000,00. O TOTAL DA INSTALAÇÃO DO TRECHO D. PEDRO II - NOVA IGUAÇÚ E BANGÚ COM 45 QUILÔMETROS DE EXTENSÃO, CUSTOU HÁ 10 ANOS Cr$ 11.500.000,00.

PARA SE TER UMA IDÉIA DE QUE TAL INSTALAÇÃO EXIGE, BASTA DIZER, QUE NELA FORAM CONSUMIDOS 2.300 QUILÔMETROS DE FIOS E CABOS DIVERSOS.

A NECESSIDADE DESSA INSTALAÇÃO NÃO SE DISCUTE. HÁ DEZ ANOS NOS DIAS ÚTEIS, EMBARCAVAM EM D. PEDRO II, 65.000 PASSAGEIROS POR DIA PARA SEREM DISTRIBUIDOS AO LONGO DOS SUBÚRBIOS; HOJE, EMBARCAM 175.000 POR DIA ÚTIL. O ESPAÇAMENTO DE TRENS É DE 3 MINUTOS PARA O ASPECTO VERDE DO SINAL.

ÊSTE SISTEMA É ABSOLUTAMENTE SEGURO E DÁ MUITA ELASTICIDADE AO SERVIÇO DO SUBÚRBIO PERMITINDO AOS TRENS SE APROXIMAREM UM DOS OUTROS COM AS DEVIDAS CAUTELAS.

NAS HORAS DE PONTA CIRCULAM 20 TRENS E ÁS VEZES 22 TRENS POR HORA, NUMA MESMA LINHA E DIREÇÃO. DE QUE MANEIRA SE PODERIA ENFRENTAR TAL SITUAÇÃO SEM ÊSSE RECURSO? ERA ISSO IMPOSSÍVEL.

NO TRECHO DE SUBÚRBIOS DE GRANDE DENSIDADE DE POPULAÇÃO OU DE DESENVOLVIMENTO POSSÍVEL, A ESTRADA DE FERRO TEM QUE DISPENDER GRANDE SOMA PARA ESSA SINALIZAÇÃO, PARA DEPOIS ENTÃO COBRAR DO PÚBLICO A IMPORTANCIA NECESSÁRIA Á AMORTIZAÇÃO E Á MANUTENÇÃO DÊSSE SERVIÇO.

O QUE EU QUERO DIZER COM ISSO É O SEGUINTE:

NO CASO DOS SUBÚRBIOS DO RIO DE JANEIRO, NÃO SE PODE, POR EXEMPLO, PENSAR NA INSTALAÇÃO DA SINALIZAÇÃO PARA COM AS ECONÔMIAS DECORRENTES, AMORTIZAR O CAPITAL EMPREGADO A INSTALAÇÃO DELA. TEM QUE SER FEITA A SINALIZAÇÃO PORQUE É IMPRESCINDIVEL AO MOVIMENTO.

ALÉM DÊSSE TIPO DE CABINE ELÉTRICA, NÓS TEMOS AINDA CABINES DO TIPO "HAND GENERATOR" NO RAMAL DE SÃO PAULO, QUE SÃO OPERADAS PELO PRÓPRIO AGENTE QUE VENDE BILHETES, LICENCIA TRENS E FAZ O SERVIÇO DA ESTAÇÃO. NA OCASIÃO NECESSÁRIA ÊLE ACIONA

UM GERADOR DE MÃO E MOVIMENTA SINAIS DE CHAVE, FAZENDO O CRUZAMENTO E PASSAGENS DE TRENS E AUTORIZANDO A ESTRADA, DANDO SEGURANÇA. ESSAS CABINES JÁ ESTÃO EM FUNCIONAMENTO NO RAMAL DE SÃO PAULO, ALGUMAS HÁ 22 ANOS E COM ÓTIMOS RESULTADOS. MODERNAMENTE NÓS JÁ TEMOS CABINES DE ITINERÁRIO COMO AS DE SANTOS DUMONT E JUIZ DE FÓRA, QUE SÃO AS CABINES MAIS MODERNAS QUE EXISTEM NO CASO. O CABINEIRO PRECISA APENAS CALCAR DOIS BOTÕES: UM DA ENTRADA DO PERCURSO E OUTRO NA SAÍDA, PREPARANDO O APARELHO, AUTOMATICAMENTE TODO O PERCURSO, PERMITINDO AO TREM ATRAVÉSSAR O PÁTIO SEM MAIOR DEMORA.

NOS TRECHOS DE GRANDE EXTENSÃO E DE PASSAGENS DE TRENS DE LONGO PERCURSO, QUANDO SE ACHAM CONGESTIONADOS POR FALTA DE CAPACIDADE DA LINHA, O RECURSO DA SINALIZAÇÃO COM TODAS AS DESPESAS QUE ACARRETA É PERFEITAMENTE AUTO FINANCIÁVEL. É O CASO DA INSTALAÇÃO DO CONTROLE DO TRÁFEGO CENTRALIZADO - O C.T.C. QUE VEM SENDO MUITO EMPREGADO NOS EE. UU. E QUE A CENTRAL DO BRASIL COMEÇOU A UTILIZAR EM SETEMBRO DE 1944 E VEM SE EXTENDENDO PROGRESSIVAMENTE. ÊSSE C.T.C. CONSTA UM PÔSTO DE COMANDO LOCALIZADO EM DETERMINADO PONTO DA LINHA, CONTROLANDO O MOVIMENTO DE TRENS EM EXTENSÕES DE DEZENAS DE QUILÔMETROS, ATRAVEZ DOS PÁTIOS DAS ESTAÇÕES DO TRECHO.

NA CENTRAL DO BRASIL, NÓS TEMOS DOIS TRECHOS JÁ EM FUNCIONAMENTO, UM COM 90 E OUTRO COM 126 QUILÔMETROS. UM HOMEM SÓ NO PÔSTO DE COMANDO, OPERA CHAVES E SINAIS E CONTROLA TODO O MOVIMENTO NESSE TRECHO, UM GRÁFICO AUTOMÁTICO REGISTRA A PASSAGEM DOS TRENS POR TODAS AS ESTAÇÕES.

É UM SISTEMA DE UMA VANTAGEM EXTRAORDINÁRIA. A CENTRAL DO BRASIL GASTOU COM ÊSSES 216 QUILÔMETROS, CÊRCA DE Cr$ 31.400.000,00.

ENTRETANTO, ISSO É FACILMENTE CONTRABALANÇADO PELA ECONÔMIA RESULTANTE, ANOTADA EM TRÊS PARCELAS: UMA REFERENTE Á ECONÔMIA DO PESSOAL DO TRÁFEGO, SUPRIMINDO NAS ESTAÇÕES QUE NÃO INTERFERÊM MAIS NO MOVIMENTO. PELOS DADOS AQUI DO DR. REIS, SOBRARAM NESSE TRECHO DE 216 QUILÔMETROS, 114 AGENTES QUE FORAM DESTINADOS A OUTROS SERVIÇOS; A ÊSSES AGENTES CORRESPONDE A DESPESA MENSAL DE Cr$ 147.000,00 QUER DIZER QUE É QUASI METADE DO CAPITAL NECESSÁRIO Á AMORTIZAÇÃO.

AGORA TEMOS AINDA A QUOTA REFERENTE Á ECONÔMIA DO COMBUSTIVEL E DE EQUIPAGEM POR CAUSA DA ECONÔMIA DO NÚMERO DE TRENS HORA. NO TRECHO DE BARRA DO PIRAÍ-TRÊS RIOS, COM 90 QUILÔMETROS, ANTIGAMENTE UM TREM DE CARGA, NÃO POR INCAPACIDADE DE TRAÇÃO, MAS POR CAUSA DA DIFICULDADE DE LICENCIAMENTO, DOS CRUZAMENTOS, ETC, FAZIA ÊSSE PERCURSO EM 5 HORAS E MEIA; HOJE FAZ EM 3 HORAS E MEIA E AS VEZES EM MENOS. SÃO DUAS HORAS DE ECONÔMIA PARA CADA TREM. COMPUTANDO-SE HOJE O CUSTO DAS EQUIPAGENS E O CUSTO DE CUMBUSTÍVEL, PRINCIPALMENTE NOS TRENS A VAPOR, SÓ ESSA PARCELA JÁ DÁ, JUNTAMENTE COM A ECONÔMIA DO TRÁFEGO, PARA COMPENSAR A DESPESA DA INSTALAÇÃO DO C.T.C.

AGORA TEMOS Á ACRESCENTAR AINDA UMA PARCELA QUE REPRESENTA ECONÔMIA: SÃO OS ACIDENTES EVITADOS, PORQUE EM UMA ESTRADA OPERADA Á MÃO, SEM CONTROLE ALGUM, É MUITO FÁCIL UM TREM DESCARRILAR, OU CHOCAR-SE COM OUTRO POR ENCONTRAR CHAVE AO CONTRÁRIO ETC.

ALÉM DO CAPITAL DE AMORTIZAÇÃO DO C.T.C., NÓS TEMOS, A CONSIDERAR AINDA A DESPESA DE CONSERVAÇÃO REFERENTE AO C.T.C. ESSAS SÃO DESPESAS A MAIS.

NA CENTRAL DO BRASIL, ESTAMOS ATUALMENTE GASTANDO, CÊRCA DE CR$ 400.000,00 POR MÊS POR QUILÔMETRO PARA A CONSERVAÇÃO. ÊSSE CUSTO AINDA É ALTO, MAS PRETENDEMOS BAIXÁ-LO. NOS ESTADOS UNIDOS POR EXEMPLO, PARA ÊSSE TRECHO DO C.T.C., ÊLES ADOTAM UMA MÉDIA DE UM CONSERVADOR E UM AUXILIAR PARA 40 OU 50 QUILÔMETROS DE LINHA. AQUI, NÓS NÃO PODEMOS ADOTAR ISSO POR VÁRIOS MOTIVOS. NÓS TEMOS UM EMPREGADO PARA CADA PÁTIO E UM TRECHO, CORRESPONDENDO ISSO A 6 QUILÔMETROS DE LINHA, MAS, OS AMERICANOS PARA FAZEREM ÊSSE SERVIÇO DE CONSERVAÇÃO, DISPÕEM DE UM PESSOAL DE UM NIVEL DE CULTURA BASTANTE SUPERIOR AO NOSSO. OS NOSSOS HOMENS IMPROVISADOS SÃO POUCO MENOS QUE ANALFABETOS E APRENDEM A FAZER O SERVIÇO DE CONSERVAÇÃO NA MONTAGEM DO C.T.C. E DEPOIS, PAULATINAMENTE LHES VÃO SENDO MINISTRADAS INSTRUÇÕES. ALÉM DISSO, ÊSSES HOMENS NA AMERICA DO NORTE, GANHAM UM DOLAR E MEIO POR HORA. É O QUE GANHAM OS NOSSOS POR DIA. LÁ CADA UM DÊLES TEM UM CARRINHO DE LINHA MOTORIZADO QUE PERMITE A QUALQUER HORA SAIR DA SUA SÉDE E ABRANGER O TRECHO. O NOSSO AQUI TEM QUE CORRER A PÉ MESMO, DE MANEIRA QUE O TRECHO TEM QUE SER NO MÁXIMO DE 6 QUILÔMETROS, SINÃO NÃO É POSSÍVEL...

ACRESCE AINDA O SEGUINTE: AS CONDIÇÕES DA LINHA DA CENTRAL DO BRASIL, INFELIZMENTE SÃO BEM RUINS AINDA, E A BASE DA SINALIZAÇÃO ELÉTRICA MODERNA É TODA EM CIRCUITO DE VIA, QUER DIZER, OS TRILHOS SÃO APROVEITADOS PARA A CIRCULAÇÃO DA CORRENTE PARA CIRCUITOS ELÉTRICOS QUE CONTROLAM A SINALIZAÇÃO. ORA, UMA JUNTA BATENDO (A JUNTA ALÉM DA TALA DE FERRO TEM UMA LIÇÃO ELÉTRICA QUE SE CHAMA "BONDE DE LIGAÇÃO" E QUE SERVE PARA TRANSPORTAR CORRENTE DE UM TRILHO PARA OUTRO) CONSTANTEMENTE ACABA PARTINDO A LIGAÇÃO E INTERROMPENDO A SINALIZAÇÃO. POR ÊSSE MOTIVO, NÓS TEMOS QUE TER UMA CONSERVAÇÃO MAIS CARA.

EM MATÉRIA DE SINALIZAÇÃO TEM-SE PARA FAZER AINDA, NA CENTRAL DO BRASIL O SEGUINTE: SINALIZAÇÃO DO TRECHO NOVA-IGUAÇÚ-JAPERÍ, COM 27 QUILÔMETROS DE LINHA DUPLA; SINALIZAÇÃO DE JAPERÍ Á PULVERIZAÇÃO; COM 48 QUILÔMETROS DE LINHA DUPLA; A INSTALAÇÃO DO C.T.C. DE PULVERIZAÇÃO A CRUZEIRO, COM 150 QUILÔMETROS DE LINHA SINGELA; (O EQUIPAMENTO JÁ ESTÁ ADQUIRIDO); A SINALIZAÇÃO DOS SUBÚRBIOS DE SÃO PAULO, JÁ EM ELETRIFICAÇÃO; SÃO 45 QUILÔMETROS DE LINHA DUPLA; A SINALIZAÇÃO DO SUBÚRBIO DA LINHA AUXILIAR E RIO D'OURO COM 25 QUILÔMETROS PELA LINHA DUPLA ATÉ PAVUNA, PELA AUXILIAR E 24 QUILÔMETROS PELA RIO D'OURO, DE DEL CASTILHO ATÉ BELFORD ROXO. NÓS, TEMOS A CONSIDERAR AINDA, PARA EVITAR O CONGESTIONAMENTO QUE SE VERIFICA EM CERTAS ÉPOCAS, EM NOSSAS LINHAS, O ESTUDO DOS PÁTIOS DE CLASSIFICAÇÃO, PRINCIPALMENTE PARA RESOLVER AS DIFICULDADES DO RIO DE JANEIRO, NOS PÁTIOS DE ARARÁ E MARÍTIMA, A SITUAÇÃO DO ENTRONCAMENTO EM BARRA DO PIRAÍ COM O PÁTIO DE PULVERIZAÇÃO E A DA CIDADE DE SÃO PAULO, NO PÁTIO DE ENGº SÃO PAULO.

O CONGESTIONAMENTO DÊSSES PÁTIOS ACARRETA O INCONVENIENTE DE TERMOS CONSTANTEMENTE QUE DESVIAR TRENS AO LONGO DE TRECHOS BEM APRECIÁVEIS. AQUI NO RIO DE JANEIRO, POR EXEMPLO, QUANDO MARÍTIMA CONGESTIONA, NÓS TEMOS QUE DESVIAR TRENS EM DEODORO, MORRO AGUDO, QUEIMADOS E JAPERÍ E ISSO É BASTENTE INCONVENIENTE PARA O MOVIMENTO PORQUE PREJUDICA O TRÁFEGO DOS ELÉTRICOS.

A DESPESA COM TAL INSTALAÇÃO, SERÁ SUPERIOR A 150 MILHÕES DE CRUZEIROS E SERIA INTERESSANTE QUE A CENTRAL DO BRASIL PUDESSE CONTAR COM RECURSOS PARA ISSO.

O QUE ASSUSTA NA SINALIZAÇÃO, É O PREÇO PORQUE NOS SAI O MATERIAL, DE ALTA ESPECIALIZAÇÃO, TODO ÊLE DE IMPORTAÇÃO E TAMBÉM A QUESTÃO DOS CABOS. OS CABOS APESAR DE NACIONAIS (A PIRELLI JÁ NOS FAZ ISSO) SÃO TAMBÉM MUITO CAROS. PARA OS SRS. CONHECEREM A ORDEM DE GRANDEZA DOS PREÇOS ME PERMITAM QUE DIGA, POR EXEMPLO, O CABO DE 7 CONDUTORES DA ESCALA BROWN & SHARP Nº 14, CUSTA 40 CRUZEIROS O METRO; UM DE 14 CONDUTORES CUSTA 50 CRUZEIROS O METRO. SE NÓS PRECISAMOS ENTÃO DE CABO ARMADO PARA A INSTALAÇÃO SUBTERRÂNEA, O PREÇO DE UM CABO DE SETE CONDUTORES VAI A 90 CRUZEIROS POR METRO. ISTO PARA EXTENSÕES DE DEZENAS E DEZENAS DE QUILÔMETROS PODE-SE VER COMO ENCARECE O EQUIPAMENTO.

PROCURAMOS ASSIM COM ESSAS PALAVRAS DAR UM RESUMO DO QUE HÁ SÔBRE A SINALIZAÇÃO NA CENTRAL DO BRASIL.

NA PARTE DE COMUNICAÇÕES, TEMOS QUE FAZER SÉRIAS RESTRIÇÕES AO QUE A CENTRAL DO BRASIL TEM PRINCIPALMENTE NA PARTE DE TELEFONES DE LONGA DISTÂNCIA PARA UTILIZAÇÃO DA ADMINISTRAÇÃO, NO SERVIÇO DE CONTOLE DE TRENS, ETC.

NÓS TEMOS UMA RÊDE TELEGRÁFICA DE CÊRCA DE 9.000 QUILÔMETROS, COBRINDO TODA A ESTRADA EM CONDIÇÕES DE BOA EFICIÊNCIA. TEMOS UMA RÊDE DE RÁDIO COM DEZ POSTOS NAS ESTAÇÕES DE D. PEDRO II, BARRA DO PIRAÍ, SANTOS DUMONT, TRÊS RIOS, LAFAIETE, BELO HORIZONTE, CORINTO, MONTES CLAROS, CRUZEIRO E SÃO PAULO.

A ESTAÇÃO DE D. PEDRO II, POR EXEMPLO TEM QUATRO TRANSMISSORES QUE FUNCIONAM SIMULTANEAMENTE. É UM SERVIÇO ALTAMENTE EFICIÊNTE ÊSSE DO RÁDIO PARA UM MILHÃO DE TELEGRAMAS. ANUAIS. AGORA MESMO, NÓS INSTALAMOS UM CIRCUITO DE TELEPRINTER NO SENTIDO DE SÃO PAULO-RIO E CARATER EXPERIMENTAL, AFIM DE PODERMOS, JUNTO Á ADMINISTRAÇÃO, COM A MAIOR BREVIDADE POSSÍVEL DAR OS BOLETINS DE TRENS E O CONTROLE DOS VAGÕES DO RAMAL DE SÃO PAULO, QUE ATUALMENTE SÃO REMETIDOS PARA A CHEFIA PELO TREM DA CARREIRA. ÊSSE SERVIÇO DE TELEPRINTER É MUITO USADO NOS EE. UU., E É BEM CARO AINDA, DE MANEIRA QUE ESSA INSTALAÇÃO DE SÃO PAULO-RIO, NOS CUSTOU CENTO E VINTE MIL CRUZEIROS, O QUE É SEM DÚVIDA MUITA COISA. O SERVIÇO DE RÁDIO E A SUA MANUTENÇÃO ES-

TÃO AFETOS A INSPETORIA DIRETAMENTE SUBORDINADA A ASSISTÊNCIA ONDE EU SIRVO, E A PARTE DE PESSOAL QUE OPERA O RÁDIO PERTENCE AO TRÁFEGO, (ALIÁS NÊSTE CASO, O PONTO DE VISTA DO DR. REIS E O MEU, NÃO COINCIDEM). ANTIGAMENTE O RÁDIO REUNIA, SOB AS ORDENS DO MESMO INSPETOR A CONSERVAÇÃO E A OPERAÇÃO. EM FACE DA ÚLTIMA REFORMA FEITA NA CENTRAL DO BRASIL, O PESSOAL DA OPERAÇÃO PASSOU PARA O TRÁFEGO.

ÊSSE PESSOAL NÃO ESTANDO SOB A IMEDIATA DIREÇÃO DO INSPETOR, DIFICULTA UM POUCO O APROVEITAMENTO DO NOSSO SERVIÇO E MESMO O SEU FUNCIONAMENTO, MAS, EU VOU PROCURANDO ME AGEITAR COM REFERÊNCIA Á ORGANIZAÇÃO DA ESTRADA E FAÇO O POSSÍVEL PARA QUE O SERVIÇO FUNCIONE BEM.

Dr. ARTHUR REIS: - DÁ LICENÇA PARA UM APARTE? HÁ MUITO TEMPO EXISTIA TELEGRAFO MORSE NA ESTRADA, NÃO EXISTINDO O RÁDIO. QUEM FAZIA AS OPERAÇÕES, ERAM OS NOSSOS AGENTES; ORA, SE NÓS VAMOS ENTREGAR A OPERAÇÃO DE UMA SALA DE RÁDIO QUE SÓ TRABALHA PARA UMA FINALIDADE FERROVIÁRIA, AOS TÉCNICOS, NÓS DA PARTE INDUSTRIAL DO TRÁFEGO FICARIAMOS TOLHIDOS, PORQUE ÊLES NATURALMENTE SÓ SE PREOCUPAM COM APERFEIÇOAMENTOS, SÓ VEM O BOM SERVIÇO DA PARTE TÉCNICA, O QUE SEM DÚVIDA ESTÁ NA SUA FUNÇÃO. ASSIMILANDO O RÁDIO, NÓS DEVIAMOS ENTREGAR AS CABINES QUE SÃO CONSERVADAS TAMBÉM POR OUTRA DIVISÃO. EU ENTENDO, QUE NO TRÁFEGO DEVE FICAR TUDO O QUE DIZ RESPEITO A OPERAÇÃO PARA FINALIDADE DOS TRANSPORTES E OPERAÇÕES DE TRENS DE MERCADORIAS.

ORA, O RÁDIO NUMA ESTRADA DE FERRO, PARA QUE É UTILIZADO? É SO PARA O SERVIÇO TELEGRÁFICO, NADA MAIS.

Dr. GUILHERME DE CAMPOS: - BEM, FICAMOS SABENDO QUE EU E O DR. REIS NÃO ESTAMOS MUITO DE ACÔRDO, MAS, PASSEMOS Á DESCRIÇÃO DO RESTO DA RÊDE DE COMUNICAÇÕES DA ESTRADA.

NÓS TEMOS DEZ CENTROS SELETIVOS PARA DESPACHO DE TRENS, UTILIZANDO O SISTEMA DE CHAMADA SELETIVA, ABRANGENDO 90% DA ESTRADA.

As condições de nossas linhas e do próprio equipamento são bem precárias, principalmente no trecho D. Pedro II-Barra do Piraí e no ramal de São Paulo. No trecho de D. Pedro II-Barra do Piraí pela precária instalação de nossas estações e, no ramal de São Paulo, pelos serviços das variantes que nos tem prejudicado muito, porque, somos obrigados a mudar a posteação, ora em cima dos morros, ora ao lado da margem do Paraíba, e com o estouro de pedreiras para abertura de cortes, arrebentam as nossas linhas.

Para comunicação de centros seletivos, dispõe-se apenas de uma linha telefônica para todo o serviço, composição, de trens, ordens urgentes, comunicação da administração etc., no trecho D. Pedro II-São Paulo, a linha tem 86 derivações e numerosas chaves de corte que tornam um verdadeiro milagre conseguir-se qualquer ligação entre D. Pedro II e Barra, quanto mais entre os extremos, distantes um do outro 500 quilômetros.

É de vêr o desespero da chefia do movimento quando ocorre um acidente além de Barra e precisa tomar providências adequadas.

Utilizar-se o telefone da C.T.B., é quasi impossível, pois para Barra do Piraí, as vezes a demora é de 4 horas, para São Paulo é de 7 horas. Entretanto, a Central para resolver êsse assunto já contratou com a "Standar Eletric" em colaboração com técnicos americanos, o preparo de um plano vasto de comunicações; isto está sendo estudado afim de nós construirmos a nossa posteação e lançarmos os circuitos físicos necessários ás comunicações, principalmente de D. Pedro II para Barra do Piraí, circuitos êsses que permitam a instalação do sistema "carreier" no qual três ou mais conversações poderão ser lançadas sôbre o mesmo circuito, aproveitando assim a despesa de instalação do material dessa linha.

A Central do Brasil tem atualmente 1034 empregados para a manutenção e pequenas modificações no serviço de sinalização e comunicação, gastando com tais serviços anualmente 20 milhões de cruzeiros.

O SALÁRIO MÉDIO DÊSSE PESSOAL É DE Cr$ 1.275,00; EM 1944 ERA DE Cr$ 800,00. DA DESPESA COM O PESSOAL 85% REFEREM-SE A SALÁRIO PROPRIAMENTE E OS 15% RESTANTES SÃO BONIFICAÇÕES.

INFELIZMENTE, O NIVEL DE INSTRUÇÃO DÊSSE NOSSO PESSOAL DE UM SERVIÇO ALTAMENTE ESPECIALIZADO É BEM BAIXO, DE MANEIRA QUE NÓS TEMOS POR TODOS OS MEIOS, PROCURADO ELEVAR ÊSSE PADRÃO, NÃO SÓ NA ESTRADA COMO TAMBÉM FORA DELA, EU MESMO TENHO ME BATIDO PARA QUE ESSA DEFICIÊNCIA SEJA RECONHECIDA E NOS SEJA PERMITIDO CONTORNAR O ASSUNTO. AGORA MESMO, NUM TRABALHO QUE EU TIVE A HONRA DE APRESENTAR AO CONGRESSO PAN-AMERICANO DE ESTRADAS DE FERRO, RECENTEMENTE REUNIDO EM HAVANA, EU TIVE OCASIÃO DE MOSTRAR E PEDIR QUE AQUELE CONGRESSO SUGERISSE ÁS ESTRADAS DE FERRO QUE ESTABELEÇAM SEMPRE QUE POSSÍVEL DEPARTAMENTOS ESPECIALIZADOS DE SINALIZAÇÃO E COMUNICAÇÃO, COM CORPO TÉCNICO SEMPRE EM DIA COM O PROGRESSO DA ESPECIALIDADE E ORIENTANDO UMA EQUIPE DE AUXILIARES CAPAZES DE ZELAR PELO BOM FUNCIONAMENTO DAS INSTALAÇÕES. AGORA, NAS ESTRADAS AONDE NÃO FÔR INDICADA A INSTALAÇÃO DE TAIS DEPARTAMENTOS, ESTRADAS PEQUENAS E DE POUCO MOVIMENTO, QUE ENTÃO ESSAS ESTRADAS ESTUMULEM UM OU MAIS TÉCNICOS PARA ESTUDAREM O PROBLEMA DA SINALIZAÇÃO E COMUNICAÇÃO NA CERTEZA DE ESTAREM PREPARANDO UMA SOLUÇÃO ECONÔMICA DE FUTUROS PROBLEMAS.

E, SÃO ESSAS SNRS. AS IMPRESSÕES QUE EU TINHA A DAR E QUE, SEM ME ALONGAR MAIS E TOMAR O PRECIOSO TEMPO DE TODOS AQUI, DOU POR ENCERRADAS. MUITO OBRIGADO.

Dr. ARTHUR CASTILHO: - AGRADEÇO MUITO AOS ILUSTRADOS TÉCNICOS DA CENTRAL DO BRASIL A VALIOSA COLABORAÇÃO QUE DERAM NA SESSÃO DE HOJE.

OS TRABALHOS MINUCIOSOS E PROFICIENTES, ATENDERAM PERFEITAMENTE O QUESTIONÁRIO QUE NÓS APRESENTAMOS. E, POUCOS SÃO OS COMENTÁRIOS QUE PODEMOS FAZER SÔBRE AS BRILHANTES ORAÇÕES FEITAS PELOS NOBRES COLEGAS DA CENTRAL DO BRASIL.

O DR. REIS, POR EXEMPLO, FOCALIZOU ASPECTO MUITO IN-

TERESSANTE A RESPEITO DO PROCESSO DE RECLAMAÇÕES, MOSTRANDO A EFICIÊNCIA DO SERVIÇO.

ABORDOU AINDA O DR. REIS O ASPECTO QUE NÓS JÁ DISCUTIMOS EM APARTES, SÔBRE A COBRANÇA, DO PÚBLICO, DA TAXA DE SEGURO. AS ESTRADAS DE FERRO TÊM SIDO COMPELIDAS A NÃO SE DEFENDEREM COM ESSA TAXA, EM FACE DE DISPOSIÇÕES TAXATIVAS DO CODIGO COMERCIAL, ENTRETANTO, ESTÃO ACONTECENDO OS SEGUINTES FATOS, PARA OS QUAIS EU PEÇO A ATENÇÃO DOS SRS, REPRESENTANTES DAS ESTRADAS.

EM GERAL, A FREGUEZIA ESTA SEGURANDO A MERCADORIA TRANSPORTADA PELA FERROVIAS, E AS COMPANHIAS DE SEGURO VÃO COBRAR DAS ESTRADAS AS RESPECTIVAS INDENIZAÇÕES, QUER DIZER QUE AS CIAS. DE SEGUROS ESTÃO FAZENDO UM NEGOCIO 100% SEM RISCO. EU JÁ TIVE OCASIÃO DE INFORMAR UM PROCESSO NESSA SITUAÇÃO. EVIDENTEMENTE AS ESTRADAS DE FERRO TÊM QUE TOMAR UMA ATITUDE A RESPEITO DISSO. EU TENHO AQUI, TAMBÉM, QUE REALÇAR A TAREFA MAGNIFICA REALIZADA PELO TRANSPORTE DE PASSAGEIROS NOS SUBÚRBIOS DA CENTRAL DO BRASIL. REALMENTE, NÓS TEMOS QUE LOUVAR ÊSSE MAGNIFICO TRABALHO REALIZADO, APENAS NÃO ESTAMOS MUITO DE ACÔRDO COM O DR. REIS NA MANUTENÇÃO DÊSSE SERVIÇO DE PASSAGEIROS, À SEMELHANÇA DE LATAS DE SARDINHAS, EM QUE SE APROVEITAM 150 LUGARES NA PLATAFORMA DOS TRENS, POIS JÁ FIZERAM UMA RECLAMAÇÃO A PAULISTA NÊSSE SENTIDO. PARECE-ME QUE ISSO NÃO ESTÁ BEM DE ACÔRDO COM O R.G.T.

Dr. ARTHUR REIS : - V.S., ME PERMITE FAZER UMA OBSERVAÇÃO?

Dr. ARTHUR CASTILHO : - POIS NÃO.

Dr. ARTHUR REIS : - HOJE ÊLES NÃO VIAJAM MAIS NAS PLATAFORMAS, VÃO TODOS DENTRO DOS CARROS.

Dr. ARTHUR CASTILHO : - BEM, MAS AINDA CONTINUAM COMO SARDINHAS. ESTÁ, SEM DÚVIDA, CONTRA O R.G.T., É VERDADE QUE É UMA SITUAÇÃO DE PREMÊNCIA, MAS, ESPERO QUE SEJA ENCONTRADA UMA

SOLUÇÃO DE EMERGÊNCIA.

AGORA, ONDE EU DOU TODA A RAZÃO AO DR. REIS, É QUANDO ÊLE INSISTE EM QUE O SERVIÇO MELHORADO DO TREM DE PASSAGEIROS, DEVE SER CONSERVADO E TER POSTERIORES MELHORAMENTOS, SEMPRE EM ORDEM CRESCENTE, ADOTANDO O LEMA DE CONSERVAR MELHORANDO, EMBORA HAJA AQUELES PRECALÇOS DE DETERMINAÇÕES POR PEQUENO NÚMERO DO PESSOAL SERTANEJO, MENOS CIVILIZADO UM POUCO, MAS A CONSERVAÇÃO DÊSSE SERVIÇO, EDUCARÁ O PRÓPRIO PESSOAL VIAJANTE E OS PREJUIZOS DECORRENTES DE UM PEQUENO NÚMERO DE MAL EDUCADOS SERÁ INDA O ONUS DA EDUCAÇÃO QUE A CENTRAL DO BRASIL PAGARÁ, MAS, QUE NÃO REPRESENTARÁ UMA DESPESA EXAGERADA E TRARÁ, SEMPRE RESULTADOS MUITO COMPENSADORES NA SUA SITUAÇÃO DE FERROVIÁRIO. EU INSISTO NUMA DOUTRINA DE QUE O MELHOR SERVIÇO DE PUBLICIDADE A FAVOR DAS ESTRADAS DE FERRO, É TER UM ÓTIMO SERVIÇO DE PASSAGEIROS. O PASSAGEIRO HABITUAL DAS ESTRADAS DE FERRO SENDO BEM TRATADO, TORNA-SE UM ÓTIMO FREGUÊS DAS FERROVIAS, E O PASSAGEIRO QUE SE AFASTA DAS ESTRADAS DE FERRO, INVARIAVELMENTE VAI TIRANDO A SUA FREGUEZIA DE CARGA DA MESMA.

PORISSO, TENHO A LOUVAR A INICIATIVA FELIZ DA CENTRAL DO BRASIL EM MELHORAR O TRÁFEGO DA SUA FREGUEZIA, ESTABELECENDO ENTRE OUTRAS COUSAS O HORÁRIO DOS TRENS DE CARGA.

O DR. GUILHERME CAMPOS PROFERIU UMA ORAÇÃO BASTANTE FELIZ, MOSTRANDO OS DIVERSOS ASPECTOS DOS VÁRIOS TIPOS DE SINALIZAÇÃO DA CENTRAL BEM COMO AS SUAS DEFICIÊNCIAS, REALÇANDO COM MUITA RAZÃO A EXCELÊNCIA DO SERVIÇO ONDE SE IMPÕE ESSA ANALISE OTIMISTA E ENTRE ÊSSES SERVIÇOS, SEMPRE EM PREDOMINÂNCIA ASSINALAR O SERVIÇO MODERNO DO C.T.C. DE FATO, QUEM VIAJA NUM SERVIÇO DE TRÁFEGO CENTRAL CONTROLADO, FICA MARAVILHADO COM A PRECISÃO DAQUELE COMANDO À DISTÂNCIA DE TODO O MOVIMENTO DE TRENS.

O DR. GUILHERME MOSTROU BEM AS VANTAGENS DECORRENTES, PERMITINDO UMA AMORTIZAÇÃO FOLGADA DA PRIMEIRA INSTALAÇÃO, APENAS EU NÃO SEI SE OUVI BEM, EMBORA EU EXTRANHE O CUSTO DE CONSERVAÇÃO, O DR. GUILHERME INDICOU Cr$ 400,00.

Dr. GUILHERME DE CAMPOS: - Cr$ 400,00 por quilômetro e por mês.

Dr. ARTHUR CASTILHO: - Bem, de fato eu não tinha ouvido bem. Mas, essa cifra é razoavel, mormente tendo em vista a boa esperança do Dr. Guilherme ainda essa soma do serviço de conservação.

Por fim eu almejo que a Central do Brasil obtenha os necessários 150 milhões de cruzeiros para as indispensáveis novas instalações e tem o meu completo apôio e dos orgãos do Departamento, sôbre esta indicação do Dr. Guilherme Campos, da necessidade da instalação de Departamentos especializados para sinalização. De fato, é uma necessidade premente para as Estradas de grande intensidade de tráfego.

Agradecendo aos dignos colegas as suas eficientes colaborações, passo a palavra ao Sr. Representante da Estrada de Ferro Bragança.

Dr. FRANCISCO COUTINHO

E. F. Bragança

SR. PRESIDENTE:

EM NOVEMBRO DE 1884, FOI ABERTO AO TRÁFEGO O PRIMEIRO TRECHO DE LINHA, DE SÃO BRÁS A BENEVIDES, NUMA EXTENSÃO DE 29 QUILÔMETROS. ROMPEU-SE ASSIM O PRIMEIRO PEDAÇO DE MATA VIRGEM, AFIRMANDO A VITÓRIA DE TÃO IMPORTANTE EMPREENDIMENTO DO GOVÊRNO DO ESTADO DO PARÁ.

A ESTRADA DE FERRO DE BRAGANÇA TEM GRANDE NÚMERO DE ESTAÇÕES E PARADAS, UMAS OFERECENDO TODOS OS SERVIÇOS DE TRÁFEGO, OUTRAS ATENDENDO APENAS PARCIALMENTE ESSES SERVIÇOS, E TAMBÉM, ENTRE OUTRAS PRÓPRIAMENTE CHAMADAS "PARADAS" QUE NÃO SÃO SERVIDAS POR PESSOAL ALGUM; DESTINANDO-SE EXCLUSIVAMENTE A SIMPLES PARADAS DE TRENS. NA LINHA PRINCIPAL EXISTEM QUARENTA E TRÊS DOS TIPOS ACIMA EXPECIFICADOS COM UMA DISTÂNCIA MÉDIA DE CINCO QUILÔMETROS. É REALMENTE GRANDE O NÚMERO DAS CHAMADAS PARADAS, QUE NÃO POSSUEM PESSOAL ALGUM, SERVINDO EXCLUSIVAMENTE PARA EMBARQUE E DESEMBARQUE DE PASSAGEIROS QUE APARECEM DAS COLONIAS AGRÍCOLAS ESTABELECIDAS AO LONGO DA LINHA, UMA VEZ QUE TAMBÉM NÃO SE DESTINAM NEM A FACILITAR O CRUZAMENTO DE TRENS, EM VISTA DA INEXISTÊNCIA DO DESVIO PARA TAL FIM. TAIS PARADAS, PELA NATUREZA DE SUA SITUAÇÃO, CONTRIBUEM PARA UMA EVASÃO PERMANENTE DE RENDA, DADA A IMPOSSIBILIDADE DE UMA FISCALIZAÇÃO EFICAZ DO MOVIMENTO DE TRENS. NOS RAMAIS DE BITOLA DE UM METRO E NOS DE SESSENTA CENTIMETROS, EXISTEM DEZESSEIS ESTAÇÕES E PARADAS DOS TIPOS ACIMA MENCIONADOS. AS ESPLANADAS SÃO EXÍGUAS, NÃO PERMITINDO AUMENTO NOS ATUAIS NÚMEROS DE DESVIOS EXISTENTES, PODENDO, AINDA ASSIM, SER CONSERVADOS, EXCESSÃO FEITA ÀQUELAS DE AUGUSTO MONTENEGRO, SÃO LUIZ, TAUARÍ E GRANJA EREMÍTA E, EM ESPECIAL, A DA ESTAÇÃO DE BELÉM, QUE PRECISA SER ESTUDADA E AMPLIADA. EM MÉDIA OS DESVIOS NÃO SÃO SUPERIORES A DUZENTOS METROS, EXISTINDO UM EM CADA ESTAÇÃO.

AO LONGO DA LINHA EXISTEM VINTE E DOIS ARMAZENS DE CARGA, SENDO OS MENORES, COM DEZ METROS QUADRADOS E O MAIOR,

AQUELE DA ESTAÇÃO DE BELÉM, COM DOIS MIL E OITOCENTOS. EXISTEM AO LONGO DA LINHA GRANDES DEPÓSITOS PARTICULARES DE PROPRIEDADE DE COMERCIANTES, DE MANEIRA QUE O ESCOAMENTO DAS MERCADORIAS, SE FAZ COM CERTA FACILIDADE, DIVIDIDAS QUE SÃO AS RESPONSABILIDADES DE ALOJAMENTOS ENTRE PARTICULARES E A ESTRADA PRÓPRIAMENTE.

O NÚMERO DE EMPREGADOS NO TRÁFEGO É DE CENTO E NOVENTA E TRÊS DIVIDIDOS ENTRE MENSALISTAS E DIARISTAS E O NÚMERO TOTAL DE ESTAÇÕES E PARADAS É O DE CINCOENTA E NOVE. ESTAS CINCOENTA E NOVE ESTAÇÕES PODEM SER GRUPADAS EM CINCO ESPECIES, DE ACÔRDO COM AS NATUREZAS DE SERVIÇOS POR ELAS OFERECIDOS AOS SERVIÇOS GERAIS DO TRÁFEGO.

EQUIPADAS COM PESSOAL, POSSUE A BRAGANÇA APENAS VINTE E OITO E SEM PESSOAL ALGUM TRINTA E UMA.

A MÉDIA DE PESSOAL, POR ISSO, É DE CINCO EMPREGADOS, PARA CADA UMA.

ESSE NÚMERO NÃO É EXAGERADO SE ATENTARMOS PARA O GRÁU DE ATIVIDADE QUE PODE SER VERIFICADO NOS SERVIÇOS DAS VINTE E OITO ESTAÇÕES. O PESSOAL DE AGÊNCIA E TELEGRAFO, É HABILITADO PARA TODOS OS SERVIÇOS DE DESPACHOS, LICENÇAS DE TRENS, TELEGRAMAS E CONFERÊNCIA DE CARGAS.

SÒMENTE EM 1947 E CORRENTE ANO, PRINCIPIARAM AS PROVIDÊNCIAS PARA ALOJAMENTOS DE PESSOAL DAS ESTAÇÕES COM A CONSTRUÇÃO DAS NOVAS ESTAÇÕES AO LONGO DA LINHA. ATÉ ENTÃO O PESSOAL DO TRÁFEGO, AO LONGO DA LINHA, RESIDEM EM CASAS PARTICULARES SOB ALUGUEL DELE PRÓPRIO. NÃO EXISTEM ALOJAMENTO ESPECIAL, PARA O PESSOAL DOS PÁTIOS E ARMAZEM, AO QUAL ESTÁ SUBORDINADO TODO O CARREGAMENTO DE CARGA SOB RESPONSABILIDADE DA ESTRADA.

CINCOENTA POR CENTO DA CARGA DE EXPORTAÇÃO É COLOCADA NOS VAGÕES E DELE RETIRADAS PELOS GRANDES EXPORTADORES, SEM

ONUS PARA ESSA FERROVIA.

ESTA CIRCUNSTÂNCIA, FACILITANDO MUITO OS SERVIÇOS, NÃO TEM OCASIONADO PREMÊNCIA PARA A SUA MODIFICAÇÃO E NÃO TEM ESTABELECIDO UMA CONTINGÊNCIA IMPERIOSA EM PESSOAL NO EMPREGO DA MECANIZAÇÃO. NO ENTANTO, ÊSTE ASSUNTO MERECE DESDE JÁ UM ESTUDO, PARA UM FUTURO APROVEITAMENTO. TODA A CARGA DE IMPORTAÇÃO É EMBARCADA PELO PESSOAL PRÓPRIO DA ESTRADA E POR ELE DESEMBARCADA NAS ESTAÇÕES AO LONGO DA LINHA. O VOLUME DE RECLAMAÇÕES POR FALTAS E AVARIAS DE PEQUENA MONTA É REGULARMENTE INTENSO. A ESTRADA POSSUE UMA SECÇÃO ESPECIAL DE FALTAS E AVARIAS QUE RESOLVE DIARIAMENTE AS RECLAMAÇÕES QUE LHE SÃO DIRIGIDAS PELO PÚBLICO.

PODE SE DIZER QUE O PÚBLICO SEMPRE ENCONTRA UMA SOLUÇÃO RÁPIDA PARA AS SUAS NECESSIDADES. O PESSOAL DO TRÁFEGO ATENDE O PÚBLICO COM URBANIDADE E EM GERAL PROCURA RESOLVER TODAS AS QUESTÕES QUE LHE SÃO APRESENTADAS.

NAS ESTAÇÕES EXISTEM LIVROS ONDE PODEM SER CONSIGNADAS QUAISQUER RECLAMAÇÕES QUE O PÚBLICO TENHA NECESSIDADE DE FAZER.

NO ÚLTIMO QUINQUENIO DO AUMENTO GERAL DOS SALÁRIOS DOS AGENTES, CONDUTORES DE TRENS, PRATICANTES DE TRÁFEGO, TELEGRAFISTA, PESSOAL DE ESCRITÓRIO E GUARDAS, ATINGIU UMA MÉDIA QUE SE APROXIMA DE DUZENTOS E TRINTA POR CENTO.

NA BRAGANÇA SÃO FORMADAS DIARIAMENTE CINCO ESPECIES DE TRENS DE PASSAGEIROS, COM HORÁRIO ESTABELECIDO E CUJO CUMPRIMENTO É UMA FUNÇÃO DA RESISTÊNCIA DA VIA PERMANENTE E DE ESTADO ATUAL DO MATERIAL RODANTE E DE TRAÇÃO. ESTES CINCO TRENS SÃO EXCLUSIVOS DA LINHA PRINCIPAL E RAMAIS DE BITOLA DE UM METRO.

OS TRENS DE PASSAGEIROS PARA BRAGANÇA, PONTO TERMINAL, SÃO FORMADOS DE QUATRO CARROS DE 1ª CLASSE DOIS DE 2ª E

UM BREQUE DE BAGAGEM.

Os TRENS MIXTOS PARA BRAGANÇA DE DOIS DE PRIMEIRA, UM DE SEGUNDA, UM DE BAGAGEM E TRÊS DE CARGA.

Os TRENS DE SUBÚRBIO PARA SANTA ISABEL E CASTANHAL, SÃO COMPOSTOS DE TRÊS DE PRIMEIRA UM DE SEGUNDA E UM BREQUE DE BAGAGEM. ESTES TRENS NOS ÚLTIMOS ANOS VÊM ATRELANDO NA SUA COMPOSIÇÃO DE TRÊS A QUATRO CARROS DE CARGA, A FIM DE AUXILIAR O DESCONGESTIONAMENTO DA CARGA PESADA DAS ESTAÇÕES DE CASTANHAL, APEÚ, AMERICANO E SANTA ISABEL.

O TREM DO RAMAL DE PINHEIRO E SUB-RAMAL DO MATADOURO DO MAQUERI (ORA EXTINTO) SE COMPÕE DE DOIS CARROS DE PRIMEIRA, UM DE SEGUNDA E UM DE BAGAGEM.

NOS RAMAIS DE BENJAMIN CONSTANT E PRATA, DE BITOLA DE SESSENTA CENTIMETROS, EXISTEM DIARIAMENTE TRENS MIXTOS COMPOSTOS DE UM CARRO DE PASSAGEIROS E UM DE CARGA, ALÉM DE TRENS ESPECIAIS DE CARGA PARA AUXILIAR O ESCOAMENTO DE MERCADORIAS.

HÁ GRANDE NECESSIDADE DE CARROS NOVOS DE AÇO PARA PASSAGEIROS. A BRAGANÇA NÃO OBTEVE, NESTES TRINTA ANOS UNIDADES NOVAS PARA TRANSPORTES DE PASSAGEIROS, TENDO CONSTRUIDO E CONSERVADO ESSE MATERIAL NOS TIPOS E MOLDES DOS PRIMITIVOS IMPORTADOS DA AMERICA. ÊSTE ANO, A ATUAL ADIMINISTRAÇÃO, JÁ ENCOMENDOU SEIS CARROS DE AÇO DE PRIMEIRA CLASSE, INICIANDO ASSIM UMA FAZE DE JUSTA RENOVAÇÃO TÃO NECESSÁRIA PARA O CONFORTO DOS PASSAGEIROS.

É REALMENTE IMPRESSIONANTE O NÚMERO DE PASSAGEIROS TRANSPORTADOS POR ESTA PEQUENA ESTRADA. DAQUELES DE TERCEIRA CATEGORIA, A ARRECADAÇÃO PELA UNIÃO, A BRAGANÇA ESTÁ COLOCADA NOS PRIMEIROS LUGARES. ESTA SITUAÇÃO CONTRASTA COM O MOVIMENTO DE MERCADORIAS, POIS A BRAGANÇA COLOCA-SE EM UM DOS ÚLTIMOS LUGARES, NESTE PARTICULAR. EM 1945, A BRAGANÇA TRANSPORTOU 394.403 PASSAGEIROS E EM 1946 429.211: A RECEITA DE MERCADORIAS NESSES

DOIS ANOS OBTEVE QUASI A MESMA CIFRA DA RECEITA DE PASSAGEIROS O QUE DEMONSTRA A FRAQUEZA DE PRODUÇÃO DA ZONA BRAGANTINA, RESULTANDO AS DIFICULDADES DE ATENDER PELA ESTRADA AS MERCADORIAS QUE LHE SÃO OFERICIDAS. A MAIOR TONELAGEM QUILOMÉTRICA TRANSPORTADA PELA BRAGANÇA VERIFICOU-SE EM 1933, NO TEMPO DO ARRENDAMENTO DO GOVÊRNO DO ESTADO. NESSE ANO FORAM TRANSPORTADOS SETE MILHARES DE TONELADAS QUILÔMETROS, APESAR DA SITUAÇÃO PRECARIA DO SEU MATERIAL FIXO, RODANTE E DE TRAÇÃO. A DESPESA DE CUSTEIO, POR SUA VEZ, FOI A MENOR OBSERVADO NESSES VINTE ANOS.

NESTES DOIS ÚLTIMOS ANOS A TONELAGEM QUILÔMETRO, TEM SE REANIMADO E NESTE ANO DE 1948 OS GRANDES E REAIS MELHORAMENTOS PROPORCIONADO PELA ATIVA ADMINISTRAÇÃO DO ILUSTRE ENGENHEIRO HILDERGADO DA SILVA NUNES, DEIXARÃO A BRAGANÇA EM CONDIÇÕES DE ATENDER A TODOS OS TRANSPORTES QUE LHE FOREM OFERECIDOS.

O TRANSPORTE DA CARGA PESADA DE IMPORTAÇÃO E EXPORTAÇÃO É FEITO POR TRENS CHAMADOS EXTRAORDINÁRIOS, COMPOSTOS EM MÉDIA DE NOVE CARROS LEVANDO CINCOENTA POR CENTO DE CARROS CARREGADOS COM CARGA DE IMPORTAÇÃO E VOLTANDO COMPLETAMENTE LOTADOS.

ESTES TRENS AUXILIAM O SERVIÇO DOS TRENS MIXTOS E SAEM DA ESTAÇÃO DE BELÉM COM PLANOS DE CARREGAMENTO PERFEITAMENTE DETERMINADOS.

O SERVIÇO DE TRANSPORTE NOS RAMAIS DE BITOLA DE SESSENTA CENTIMETROS, É DEFICIENTE E DE CERTO MUITO DEFICITÁRIO. PERCORRENDO NO ENTANTO ZONAS ÚBERRIMAS, A SUA TRANSFORMAÇÃO PARA BITOLA DE UM METRO E O SEU PROLONGAMENTO, DARÃO, FUTURAMENTE, A LINHA PRINCIPAL, A COOPERAÇÃO EFICAZ DE UM TRIBUTARISMO COMPENSADOR. OLHEMOS COM CARINHO PARA ESSES RAMAIS, POIS ELES REPRESENTAM FUTURAS FONTES DE RECEITA COMO ELEMENTOS TRIBUTÁRIOS DA ESTRADA E UMA TRADIÇÃO INESQUECIVEL DA HISTÓRIA DA FORMAÇÃO DA COLONIZAÇÃO BRAGANTINA. O RAMAL DE BENJAMIN CONSTANT RELEMBRA OS GOVÊRNOS EMPREENDEDORES DE AUGUSTO MONTENEGRO E PAES DE CARVALHO. PARA AQUELA AUSPICIOSA REGIÃO, ENCAMINHOU-SE UMA SELETA COLONIZAÇÃO HESPANHOLA QUE ALÍ FORMOU UM GRANDE

NUCLEO SOCIAL E COLONIZADOR. O RAMAL DO PRATA APRESENTA A HISTÓRIA ANTIGA DA PRIMEIRA COLONIA-ESCOLA FEITA PELOS FRADES MUITO PROMISSORA E QUE DIFUNDIU INSTRUÇÃO E ENSINAMENTO AGRÍCOLA A MILHARES DE BRASILEIROS.

CONSERVEMOS POIS ESTES DOIS RAMAIS, VINDO EM SEU AUXILIO NAS HORAS DE ANGUSTIA QUE ELES ATRAVESSAM.

A ATUAL DIRETORIA COMPREENDENDO SUAS MULTIPLAS RESPONSABILIDADES TEVE ENTENDIMENTOS COM O GOVÊRNO DO ESTADO E DOS DEZ MUNICIPIOS ATRAVESSADOS PELA FERROVIA BRAGANTINA. O ILUSTRE ENGENHEIRO, PEDIU AO GOVÊRNO O ESTABELECIMENTO URGENTE DE UM PLANO GERAL DE RECUPERAÇÃO ECONÔMICA DA ZONA BRAGANTINA COM O CONCURSO DOS ELEMENTOS FEDERAIS QUE COOPERAM NA REGIÃO, PARA O PROGRESSO DO ESTADO. É MAIS UMA OBRA DE VULTO QUE O ILUSTRE DIRETOR DA BRAGANTINA PRESTA Á SUA TERRA E A BRAGANÇA.

Dr. ARTHUR CASTILHO: - AGRADEÇO AO DR. COUTINHO A SUA COLABORAÇÃO NO DIA DE HOJE, RESPONDENDO SATISFATÓRIAMENTE, AO NOSSO QUESTIONÁRIO. ESSA RESPOSTA IMPLICA NATURALMENTE NUMA MAIOR DOSE DE REIVINDICAÇÕES ESSENCIAIS PARA A REGULARIZAÇÃO DO SERVIÇO, DEVIDO ÁS NOTÓRIAS DEFICIÊNCIAS DAS PRIMITIVAS INSTALAÇÕES DA ESTRADA DE FERRO BRAGANÇA E QUE SUAS SUCESSIVAS ADMINISTRAÇÕES, INCLUSIVE A DO DR. COUTINHO, PROCURARAM REMEDIAR, DA MELHOR MANEIRA POSSÍVEL.

FINALMENTE, TEM SIDO ELA A POSSIBILIDADE DE MAIORES, RECURSOS E A ATUAL ADMINISTRAÇÃO ESTÁ PROCURANDO EMPREGÁ-LOS DENTRO DESSE PROGRAMA, JÁ ESBOÇADO ANTERIORMENTE, E REVIZADO NO MOMENTO, E ATUALIZADO, CUJOS RESULTADOS SÃO OS QUE JÁ ESTÃO SENDO VERIFICADOS E, ESPERO BEM, QUE EM FUTURO PROXIMO, TRARÃO À ESTRADA DE FERRO BRAGANÇA UMA SITUAÇÃO DE RAZOAVEL EFICIÊNCIA, CONTRIBUINDO DE MANEIRA NOTÁVEL E EFICIÊNTE PARA UM DESENVOLVIMENTO DO PLANO DE FOMENTO DE ECONÔMIA DA REGIÃO.

ESSE PLANO O DIRETOR DA ESTRADA PROCURA ARTICULAR COM AS AUTORIDADES RESPONSÁVEIS DO GOVÊRNO ESTADUAL E TEM O APOIO DE OUTROS SETORES DA ADMINISTRAÇÃO PÚBLICA FEDERAL.

COM O REEQUIPAMENTO QUE JÁ ESTAMOS TENDO POR INTERMÉDIO DAS VERBAS ORÇAMENTÁRIAS, MONTANDO A ALGUMAS DEZENAS DE MILHARES DE CONTOS, NESTE ANO, E POSTERIORES DOTAÇÕES, CONTRIBUIRÃO PARA A REGULARISAÇÃO DQUELE TRÁFEGO DO EXTREMO NORTE DO PAÍS, DE MANEIRA A PERMITIR UM DESENVOLVIMENTO RAZOAVEL DA ZONA A QUE SERVE.

REITERANDO OS MEUS AGRADECIMENTOS AOS NOBRES COLEGAS QUE NOS TEM ASSISTIDO EM TODAS ESSAS ANTERIORES REUNIÕES, EU PEÇO VÊNIA PARA RELEMBRAR QUE A NOSSA PRÓXIMA SESSÃO SERÁ SEGUNDA FEIRA ÁS 15 HORAS.

Dr. BENJAMIN DE OLIVEIRA: - SR. PRESIDENTE. EM UM VESPERTINO DE ONTEM O NOSSO ILUSTRE COLEGA DR. SOUZA AGUIAR FEZ PUBLICAR UMA ENTREVISTA MUITO INTERESSANTE, A RESPEITO DAS DIFICULDADES EM QUE SE DEBATEM AS ESTRADAS DE FERRO, MOSTRANDO A SITUAÇÃO PRECÁRIA EM QUE ELAS VIVEM. HÁ REFERÊNCIA Á LEGISLAÇÃO SOCIAL, EM SI JUSTA, MAS QUE ENCERRA ALGUMAS ESTRAVAGÂNCIAS QUE ATINGEM MAIS AS ESTRADAS PARTICULARES, DO QUE AS OFICIAIS. HÁ REFERÊNCIAS, AINDA, ÁS RESTRIÇÕES AO TRANSPORTE FERROVIÁRIO, RESTRIÇÕES IMPOSTAS PELO D.N.C. E JÁ AQUI TRATADAS, MESMO POR V. EXCIA., HÁ TEMBÉM REFERÊNCIAS ÁS QUESTÕES DE ORDEM FISCAL E AOS FISCOS FEDERAL E ESTADUAL, QUE INTERVÊM DE UMA MANEIRA QUE SE PODE CLASSIFICAR DE ABSURDA, HÁ AINDA RESTRIÇÕES DE ORDEM SANITÁRIA, INTEIRAMENTE INJUSTAS, PORQUE NÃO SÃO APENAS AS ESTRADAS DE FERRO QUE TRANSPORTAM. TUDO ISSO ESTÁ EXPOSTO DE UMA MANEIRA VIVA E PITORESCA, COM A ARTE QUE CARATERIZA O NOSSO DISTINTO COLEGA DR. SOUZA AGUIAR, E EU VINHA PROPÔR SR. PRESIDENTE, QUE ESSE INTERESSANTE TRABALHO SEJA TRANSCRITO NAS ATAS DAS NOSSAS SESSÕES.

Dr. ARTHUR CASTILHO: - ESTÁ EM DISCUSSÃO A PROPOSTA DO DR. BENJAMIN DE OLIVEIRA.

Dr. FELICIANO DE SOUZA AGUIAR : - SR. PRESIDENTE. EU QUANDO DEI A ENTREVISTA, ALIÁS, SURPREENDIDO PELA "A NOITE" QUE COMEMORAVA O SEU ANIVERSÁRIO, NÃO PUDE ME NEGAR A DIZER ALGO. NÃO TINHA A PRETENÇÃO QUE A ENTREVISTA TIVESSE O VULTO QUE O DR. BENJAMIN ESTÁ QUERENDO LHE DAR. APENAS QUERIA SALIENTAR,

JÁ QUE ESTÃO REUNIDOS OS DIRETORES DAS ESTRADAS DE FERRO PARA ESTUDAR E RESOLVER O MAGNO PROBLEMA QUE TEM QUE SER RESOLVIDO ESSE BENEFÍCIO DO PROGRESSO DO PAÍS, ALGUNS PONTOS PARA DESPERTAR A ATENÇÃO DOS MEUS COLEGAS NAS DISCUSSÕES, E ACHARMOS UMA SOLUÇÃO JUSTA E RAZOAVEL NO PROGRAMA QUE DESEJAMOS APRESENTAR AO GOVÊRNO. NÃO TINHA, ABSOLUTAMENTE, A INTENÇÃO DE QUERER DOUTRINAR, NEM DE QUERER QUE ISSO FÔSSE CONSTITUIR MATERIA PARA AS ATAS DAS SESSÕES.

Dr. ARTHUR CASTILHO: NÃO HAVENDO QUEM QUEIRA USAR DA PALAVRA, CONSIDERO APROVADA A PROPOSTA DO DR. BENJAMIN DE OLIVEIRA, COM O VOTO CONTRÁRIO DO DR. SOUZA AGUIAR.

Dr. FELICIANO DE SOUZA AGUIAR: - QUERO AGRADECER A BENEVOLÊNCIA COM QUE FOI RECEBIDA A MINHA ENTREVISTA E DIZER QUE TIVE O PRAZER DE LÊR, CREIO QUE NO "CORREIO DA MANHÃ" QUE NA REUNIÃO DA C.C.P. FOI CONFIRMADO INTEGRALMENTE UM DOS ITENS DA MINHA ENTREVISTA, EM QUE EU DIZIA QUE O FEIJÃO DE CARATINGA ESTAVA FUGINDO DO RIO DE JANEIRO, POR QUESTÃO DE TABELAMENTO, E A COMISSÃO, ONTEM REUNIDA, VERIFICOU QUE, DE OUTROS PONTOS, TAMBÉM, O FEIJÃO ESTÁ FUGINDO DO RIO DE JANEIRO POR CAUSA DO TABELAMENTO FEITO POR ELA.

Dr. ARTHUR CASTILHO: - NÃO HAVENDO QUEM QUEIRA FAZER USO DA PALAVRA, DECLARO ENCERRADA A SESSÃO.

6a SESSÃO

Realizada em 2 de Agosto
de 1948

6a. SESSÃO

REALIZADA NO DIA 2 DE AGOSTO 1948

REGISTRO DE PRESÊNÇA

PRESIDÊNCIA – Engº Arthur Pereira de Castilho

LISTA DE PRÊSENÇA

DEPARTAMENTO NACIONAL DE ESTRADAS DE FERRO

Engº Virginio Santa Rosa
Engº Agnello Albuquerque

CONTADORIA GERAL DE TRANSPORTES

Engº Edmundo Brandão Pirajá
Engº Sesbastião Guaracy do Amarante
Sr. Nelson Freita da Rocha

E. F. CENTRAL DO BRASIL

Engº Arthur Henock dos Reis
Engº Guilherme Campos

E. F. ARARAQUARA

Engº F. Eugênio de Campos Jr.

E. F VITÓRIA A MINAS

Engº João C. Beleza

E. F. RIO GRANDE DO NORTE

Engº Ruben Eugênio de Fontes Abreu

RÊDE VIAÇÃO CEARENSE

Engº Hugo Rocha

E. F. BAHIA E MINAS

Cel. Adalberto Pompílio
Engº Wenefredo B. Portela
Dr. Ubaldo Lobo

E. F. BRAGÂNÇA

Eng° Francisco Coutinho

VIAÇÃO FÉRREA DO RIO GRANDE DO SUL

Eng° Aymoré Drummond
Eng° João Corrêa Pires
Eng° Christiano Ehlers

E. F. NOROÉSTE DO BRASIL

Eng° Fernando de Freitas Meiro
Eng° Abeylard Amarante

CIA. MOGIANA

Eng° Odir Dias da Costa

VIAÇÃO FÉRREA FEDERAL LÉSTE BRASILEIRO E ILHÉOS CONQUISTA

Eng° Nelson Spinola Teixeira

THE LEOPOLDINA RAILWAY

Sr. C. Potter
Eng° Feliciano de Souza Aguiar

E. F. MADEIRA — MAMORÉ

Eng° Benedicto Pio Corrêa Lima

E. F. SANTOS A JUNDIAÍ

Eng° Aigacyr Guimarães

THE GREAT WESTERN

Eng° Manoel Leão
Eng° José Luiz Batista

E. F. SOROCABANA

Eng° Luiz Orsini de Castro
Eng° Ruy Costa Rodrigues

RÊDE MINEIRA DE VIAÇÃO

Eng° Benjamim M. de Oliveira

SECRETÁRIO

Sr. Newton Moniz Gonçalves

Dr. ARTHUR CASTILHO: - CONTINUANDO OS NOSSOS TRABALHOS, DOU A PALAVRA AO REPRESENTE DA LEOPOLDINA RAILWAY.

Dr. FELICIANO DE SOUZA AGUIAR

The Leopoldina Railway Company Ltda

SR. PRESIDENTE:

ANTES DE ENTRAR NA DISSERTAÇÃO DAS DIVERSAS LETRAS EM QUE SE DIVIDE O ITEM ACIMA, PEÇO PERMISSÃO PARA FAZER ALGUMAS OBSERVAÇÕES QUE ACHO UTEIS E NECESSÁRIAS PARA O JULGAMENTO RAZOAVEL E BENEVOLO POR PARTE DOS MEUS CAROS COLEGAS SÔBRE OS SERVIÇOS RELEVANTES QUE TEM PRESTADO E CONTINUA A PRESTAR AO DESENVOLVIMENTO DO PAÍS, A E.F. LEOPOLDINA, ONDE MODESTAMENTE PRESTO O MEU CONCURSO, E QUE POR VEZES TEM SIDO MAL COMPREENDIDA E MUITAS VEZES CALUNIADA, ESQUECIDAS AS AMARGURAS POR QUE TEM PASSADO E OS SACRIFÍCIOS QUE TEM FEITO PARA BEM CUMPRIR O SEU DEVER. BATA DIZER QUE LINHAS HOUVE QUE TIVERAM GARANTIA DE JUROS E QUE HOJE ESTES JUROS ESTÃO SENDO DEVOLVIDOS, JUSTAMENTE NO MOMENTO EM QUE ERAM MAIS NECESSÁRIOS.

TAMBÉM O MONOPÓLIO DOS TRANSPORTES DESAPARECEU E HOJE SE FAZ ESTRADA DE RODAGEM CONCURRENTE LADO A LADO DO LEITO FERROVIÁRIO.

É PRECISO QUE SE CONHEÇAM AS RAZÕES QUE GERAM SERVIÇOS TIDOS COMO MAUS E AS CIRCUNSTÂNCIAS EM QUE SÃO EXECUTADOS, BEM COMO OS ENTRAVES Á SUA EXECUÇÃO, PARA SE PODER JULGAR COM CRITÉRIO E ACERTO AS DIFICULDADES VENCIDAS.

A RÊDE DA LEOPOLDINA, EM MAPA, BEM ARTICULADA, TÉCNICA E PRATICAMENTE RESSENTE-SE DE ERROS GRAVISSIMOS. TEM ELA 3.061 QUILÔMETROS DIVIDINDO-SE EM 3 LINHAS TRONCOS COM 1.734 QUILÔMETROS, 5 LINHAS TRANSVERSAIS COM 548 QUILÔMETROS E RAMAIS E SUB RAMAIS COM 834 QUILÔMETROS, ATRAVESSANDO O DISTRITO FEDERAL, OS ESTADOS DO RIO DE JANEIRO, DE MINAS GERAIS E DO ESPIRITO SANTO.

A PRIMEIRA LINNA TRONCO, DE ADERÊNCIA SIMPLES EM TODA A SUA EXTENSÃO DE 639 QUILÔMETROS, ATRAVESSA UMA BAIXADA ATÉ A CIDADE DE CAMPOS. A MAIOR PARTE DO TRÁFEGO VINDO DO LADO NORTE DO RIO PARAÍBA, APESAR DE MAIOR EXTENSÃO DE TRANSPORTE, É DESVIADA PARA ESTA LINHA A FIM DE MELHOR APROVEITAR A CAPACIDADE DAS LOCOMOTIVAS NESTE TRECHO.

DE CAMPOS A LINHA SEGUE A VITÓRIA VIA CACHOEIRA DO ITAPEMIRIM, ATINGINDO, ENTRE ESTA CIDADE E VITÓRIA, UMA ALTITUDE DE 783 METROS, O TRECHO DE SOTURNO (KM.501) ATÉ DOMINGOSMARTINS (KM.596) SENDO MONTANHOSO.

A SEGUNDA LINHA TRONCO, DE SARACURUNA (ROSÁRIO) A CARATINGA, TEM 595 QUILÔMETROS DE EXTENSÃO. CHEGA AO PLANALTO POR MEIO DE UMA LINHA DE CREMALHEIRA (SISTEMA RIGGENBACH) PARTINDO DE VILA INHOMIRIM (KM.49) VIA SERRA DE PETROPOLIS, SOBRE A QUAL O PÊSO MORTO MÁXIMO POR TREM É DE 32 TONELADAS. A EXTENSÃO DESSA CREMALHEIRA É DE 6.430 METROS NA QUAL A LINHA ASCENDE A UMA ALTITUDE DE 814,75 METROS, SENDO A RAMPA MÁXIMA DE 19 POR CENTO.

(A FIM DE EVITAR O TRANSITO DE TRÁFEGO PESADO NESSA SECÇÃO, A LEOPOLDINA TEM UM ACÔRDO COM A E.F. CENTRAL DO BRASIL PELO QUAL UTILIZA A SUA LINHA DE ADERENCIA SIMPLES QUE, PARTINDO DA ESTAÇÃO DE TRIAGEM (DISTANTE 4 1/2 KMS. DE BARÃO DE MAUÁ) POR MEIO DE UM TRAÇADO MAIS EXTENSO E COM RAMPA MÁXIMA DE 3 POR CENTO, ATINGE O MESMO PLANALTO).

ESTA LINHA TRONCO CHEGA A CARATINGA VIA TRÊS RIOS, SÃO JOÃO NEPOMUCENO, UBÁ, PONTE NOVA E RIO CASCA.

A TERCEIRA LINHA TRONCO, DE PÔRTO DAS CAIXAS A MANHUASSÚ, TEM 500 QUILÔMETROS DE EXTENSÃO E CHEGA AO PLANALTO, VIA FRIBURGO, POR MEIO DE UMA LINHA DE SIMPLES ADERÊNCIA COM UM TRILHO CENTRAL PARA FREIAGEM POR MEIO DE UM DISPOSITIVO ESPECIAL, NAS LOCOMOTIVAS E CARROS, QUE FUNCIONA NA FORMA DE UMA TESOURA NO TRILHO CENTRAL. A LINHA, NESSA SECÇÃO, QUE COMEÇA EM BOCA DO MATO (KM 122) É DE 12.065 METROS DE EXTENSÃO E SOBE A UMA

altitude de 1.075 metros com a rampa máxima de 9 por cento, sendo o pêso morto máximo de 42 toneladas por trem.

De Friburgo a Linha segue, via Melo Barreto, Recreio, Patrocinio de Muriaé, Carangola, á Manhuassú.

As Linhas Transversais são as seguintes:

	Extensão: K
De Recreio a Ligação.....	99.621
" Campos a Cisneiros.....	149.294
" Murundú a Porciuncula.....	118.253
" Poço Fundo-P.T. a Patrocinio do Muriaé.....	35.201
" Cachoeira do Itapemirim a Espera Feliz.....	145.795
	548.164

A Rêde assim constituida ressente-se de defeitos iniciais pelo agrupamento de pequenas Estradas sem a necessária visão de conjunto nem de futuro desenvolvimento com curvas apertadas e rampas fortes nas linhas principais, limitando a capacidade de tração e consequentemente a lotação e a rapidez nos transportes; a maior parte do leito em terra, trilhos muitos leves, variando de 20 a 42 quilos conforme já foi discriminado no item referente a Via Permanente; pátios de manobras inadequados nas estações terminais e especialmente nas de entroncamento com a Central do Brasil em Três Rios, Pôrto Novo, Juiz de Fóra e Ponte Nova; a inexistencia de uma oficina central, e deficiencia nas 6 pequenas oficinas de reparações de pequena capacidade. O próprio material rodante de tipo variado não podendo circular livremente em tôda as suas linha pois os vagões de linha plana não passam na Serra de Petropolis (tipo Riggenbach, em cremalheira com rampa máxima de 19% nem na Serra de Friburgo (tipo Fell modificado, com rampa máxima de 9% e curva mínima de 35 metros de raio.

Antes de prosseguir e entrar propriamente na materia,

VOU CONTAR UM POUCO DA HISTÓRIA DA FORMAÇÃO DA LEOPOLDINA.

A ORIGEM E DESENVOLVIMENTO DA LEOPOLDINA RAILWAY SÃO AMPLAMENTE DELINEADOS E DOCUMENTADOS NO LIVRO "RESUMO HISTÓRICO DA THE LEOPOLDINA RAILWAY CO. LTD.", CUJO AUTOR É O SR. EDMUNDO SIQUEIRA, ATUAL CHEFE DO SEU DEPARTAMENTO ADMINISTRATIVO DO PESSOAL. NO PREAMBULO DESSE HISTÓRICO O AUTOR RESSALTA:

"NINGUEM IGNORA QUE UM DOS FATORES DE MAIOR IMPORTÂNCIA NO PROGRESSO DE UM PAÍS, É O DESENVOLVIMENTO DE SUA VIAÇÃO FÉRREA E, NÃO OBSTANTE, DE MANEIRA, GERAL, TODOS DESCONHECEM COMO SE INICIARAM, LUTARAM E TÊM VIVIDO AS EMPRESAS QUE, NA MAIOR PARTE, SEM LUCROS COMPENSADORES, EXPLORAM A VIAÇÃO FÉRREA.

"NO BRASIL, É DE JUSTIÇA DESTACAR-SE A LEOPOLDINA RAILWAY, ENTRE AS QUE MUITO TÊM CONTRIBUIDO PARA O PROGRESSO NACIONAL E CONSIDERAVELMENTE NOS ESTADOS DE MINAS GERAIS, RIO DE JANEIRO E ESPIRITO SANTO".

DO REFERIDO LIVRO COLHEMOS OS SEGUINTES DADOS:

EM 1871 FOI AUTORIZADA A CONSTRUÇÃO DE UMA ESTRADA DE FERRO DE PÔRTO NOVO DO CUNHA, NAS MARGENS DO RIO PARAÍBA, Á LEOPOLDINA, CIDADE SITUADA NA ENTÃO PROVINCIA DE MINAS GERAIS, TENDO A COMPANHIA CONCESSIONÁRIA ADOTADO O NOME "COMPANHIA ESTRADA DE FERRO LEOPOLDINA". COM O CORRER DOS ANOS ESSA COMPANHIA FOI CONSTRUINDO NOVAS LINHAS E ADQUIRINDO OUTRAS, SEMPRE CONSERVANDO O SEU PRIMITIVO NOME. E ISSO SE DEU COM A COMPANHIA ATUAL QUE CONTINUOU SOB A MESMA DENOMINAÇÃO, SIMPLESMENTE TRADUZIDA PARA O INGLÊS "LEOPOLDINA RAILWAY".

INICIADA A CONSTRUÇÃO EM MARÇO DE 1873 A LINHA DE PÔRTO NOVO Á LEOPOLDINA, DE CÊRCA DE 120 QUILÔMETROS DE EXTENSÃO, FOI CONCLUIDA EM 1877.

Outras concessões para a extensão da linha tendo sido autorisadas, a estação de São Geraldo, Km 204, foi inaugurada em 1880.

Em 1884 foi firmado um contrato com a Provincia de Minas Gerais para a construção do prolongamento das linhas da Companhia E.F. Leopoldina, de São Geraldo á Itabira do Mato Dentro e também o prolongamento do ramal do Alto-Muriaé, devendo ainda a Companhia adquirir as linhas da Companhia União-Mineira, o que se deu em 1884. Para tais construções e operação a Provincia de Minas garantiu o capital de Cr$ 15.200.000,00.

As linhas adquiridas á Companhia União Mineira compreendiam o trecho entre Serraria e Guaraní, com 110 quilômetros e o Ramal de Rio Novo, com 7 quilômetros.

Em Agôsto de 1885 foram inaugurados 26 quilômetros, do prolongamento á Itabira de Mata Dentro, de São Geraldo até Coimbra. Em Outubro mais 11, até Turvo e em Dezembro o trecho até Teixeiras.

Em 1885 a Companhia comprou os Ramais de Sumidouro e Pirapetinga. A construção do Ramal de Muriaé terminou em Dezembro de 1886, quando foi inaugurada a estação de Tombos a 182 quilômetros de Pôrto Novo do Cunha.

Em 1887 foi inaugurada a estação de Melo Barreto e o tráfego do Ramal de Sumidouro, cuja estação terminal era Sumidouro, a 42 Km de Pôrto Novo e 34 Km de Melo Barreto.

A Estrada de Ferro Cantagalo, de Sant'Ana de Muruí a Macuco e Ramal de Pôrto das Caixas a Macaé, foi comprada pela Companhia E.F. Leopoldina em Agôsto de 1887. Em Fevereiro desse mesmo ano foi inaugurado o trecho do prolongamento á Itabira de Mato Dentro, até Saúde.

Do Ramal de Muriaé inaugurou-se a estação de Faria Lemos em Junho de 1887 e a de Santa Luzia em Agôsto do mesmo ano.

Em 1890 adquiriu a Companhia E.F. Leopoldina varias linhas a saber:

Carangola, ramal de Itabapoana, ramal de Patrocinio, Araruama (tronco), estrada de ferro Grão Pará, Norte, Juiz de Fora e Piau, central de Macaé, Imbetiba a Campos, Campos a São Sebastião, Santo Antônio de Padua, Ramal Férreo de Cantagalo e Santo Eduardo ao Cachoeiro do Itapemirim.

Em Agôsto de 1891 foram entregues ao tráfego a linha de Campos a São Fidelis, o prolongamento do Barão de Araruama até a estação de Ventania, depois denominada Trajano de Morais, o ramal de Paraoquena a Cisneiros, em Setembro, e em Julho de 1895 foi inaugurada a estação de Mimoso, na estrada de ferro Santo Eduardo ao Cachoeiro do Itapemirim.

Em 1891 a extensão total da rêde da Companhia Estrada de Ferro Leopoldina era de 2.127 k,582m, sendo 844k,117m da Rêde Mineira, 1.246k,465m, da Rêde Fluminense e 37 quilômetros da Rêde Espiritosantense.

Em Londres, aos 6 de Dezembro de 1897, foi registrada "THE LEOPOLDINA RAILWAY COMPANY, LIMITED", que foi autorizada a funcionar no Brasil pelo Decreto Nº 2.797, de 14 de Janeiro de 1898.

O objetivo da nova emprêsa era cumprir os acôrdos realizados. Ela seria empossada em todos os bens, empreendimentos e propriedades, sem necessidade de transferência direta, distribuíndo, porém, em compensação, ações integralisadas da nova Companhia, em troco de debentures das antigas emprêsas.

O estado de conservação da linha era deploravel e as

SIM O DO MATERIAL RODANTE E DAS ESTAÇÕES.

O PLANO GERAL DE VIAÇÃO DA ANTIGA COMPANHIA, EMBORA ESBOÇADO, NÃO FOI COMPLETADO E FOI O QUE A LEOPOLDINA RAILWAY TRATOU DE FAZER E QUE SÓ FOI TERMINADO EM 1907.

A NOVA EMPRÊSA, A FIM DE PODER OFERECER MAIS SEGURO E MELHOR SERVIÇO AO PÚBLICO TEVE DE EMPREGAR FORTE SOMA EM OBRAS CUJA RECONSTRUÇÃO SE TORNAVA URGENTE, TANTO QUE O SEU CAPITAL INICIAL TINHA SIDO AUMENTADO ATÉ LIBRAS 9.442.558, ATÉ O ANO DE 1907.

LOGO DEPOIS DE ADQUIRIR A RÊDE, A LEOPOLDINA RAILWAY ENCENTOU AS SEGUINTES CONSTRUÇÕES:

1) - DO TRECHO DE AREAL A SILVEIRA LOBO, POR ENTRE RIOS, LIGANDO ASSIM A LINHA DE SERRARIA Á RÊDE FLUMINENSE, POR INTERMÉDIO DA GRÃO PARÁ, ELIMINANDO POR INUTIL O TRECHO DE SERRARIA A SILVEIRA LOBO.

2) - DO TRECHO ENTRE PATROCINIO, NO ESTADO DE MINAS, E POÇO FUNDO, NO ESTADO DO RIO, PARA OS QUAIS UM PONTO DE LIGAÇÃO ENTRE AS DUAS RÊDES.

3) - DO TRECHO ENTRE MIMOSO E CACHOEIRO DO ITAPEMIRIM.

4) - DA CONSTRUÇÃO DE UMA PONTE SÔBRE O RIO PARAÍBA PARA LIGAR AS DUAS ESTAÇÕES DE CAMPOS E DAR COMUNICAÇÃO ENTRE NITERÓI E AS LINHAS DA CARANGOLA E ESPÍRITO SANTO.

ERA O PLANO TRAÇADO PELA ANTIGA COMPANHIA, FOI COMPLETADO PELA LEOPOLDINA RAILWAY E POSTERIORMENTE AMPLIADO, COMO SEGUE:

1) - O prolongamento de Itapemirim até a cidade de Vitória era reclamado como medida de alto interesse para o Estado do Espirito Santo e até para o Govêrno Federal. Atendendo a Companhia adquiriu a Estrada de Ferro Sul do Espirito Santo, que lhe custou 5.353 contos, e construiu 81 quilômetros de Matilde a Muniz Freire (Itapemirim), cujo custo importou em 11.484 contos, assim estabelecendo a ligação de Vitória com a Capital Federal. Para a ligação ao Estado de Minas; comprou a Estrada de Ferro Caravelas e construiu o seu prolongamento desde Rive até á Fronteira de Minas, até entroncar-se com a linha que também estava construindo a partir de Santa Luzia do Carangola. A aquisição de Caravelas e o seu prolongamento custaram 13.216 contos os quais, adicionados ao custo da Sul do Espirito Santo e do seu prolongamento representavam um onus para a Leopoldina Railway de 30.053 contos.

2) - Por contrato com o Estado de Minas, a Companhia construiu 300 quilômetros de linha, sem onus algum para o Estado, entrando a Companhia com 2.000 contos para o serviço de colonisação e recebendo em troca o favor de explorar as linhas em tráfego até 1899, com pagamento de percentagem sôbre a renda bruta das mesmas.

Esses 300 quilômetros de linha foram orçados em 14.697 contos. Para complemento de sua rêde a Leopoldina Railway adquiriu também a Estrada de Ferro de Cataguazes (de Cataguazes a Miraí) com seu ramal para João Pinheiro, a Estrada de Ferro Madalena (de Trajano de Morais a Santa Maria Madalena) e a Estrada de Ferro Campista (de Campos a Atafona) construindo o trecho de Saturnino Braga a Santo Amaro.

3) - A Leopoldina Railway fez o prolongamento da Linha do Norte até o centro da cidade e a sua ligação com a Estrada de Ferro Cantagalo, em Pôrto das Caixas.

4) - A estação terminal em Rio de Janeiro, Barão de Mauá, foi construida em 1926, sendo o seu custo 15.400 contos, fóra adições subsequentes.

A Leopoldina Railway Company recebeu 2.118 quilômetros de linha, construiu 688 e adquiriu 280, sendo a sua extensão total, desde 1931. de 3.086 quilômetros, reduzidos agora a 3.061 com o levantamento do Ramal de São José do Rio Preto.

Os 3.061 quilômetros são distribuidos da seguinte maneira:

821 de concessão Federal; 1.236 de concessão do Estado de Minas e 1.004 de concessão do Estado do Rio de Janeiro.

Feito este preambulo passemos ao temário.

O pessoal das estações se compõe de 2.546 empregados, divididos em categorias de Chefes de estações; Ajudantes de estações; Fiscais de Rodisio; Recebedor de rodisio; Porteiros; Guardas Salão; Cabineiros; Bagageiros; manobreiros de Pátios; Guardas-Chaves; Trabalhadores; Guardas Passagens; Vigias e Folgadores, distribuidos por 307 estações, uma maiores e outras menores, 200 paradas e 35 postos telegráficos, quasi todos com edifícios próprios, excluindo as paradas incluindo armazém e casa do Chefe da estação e desvios para facilitar o cruzamento de trens. Essas estações, para efeito de administração, são divididas entre sete distritos, cada um dirigido por uma Inspetoria subordinada á Chefia do Tráfego, no Rio.

Os vencimentos do pessoal de estações variam de Cr$ 800,00 a Cr$ 1.700,00 para chefes de estação sendo que em Barão de Mauá varia de Cr$ 1.900,00 a Cr$ 3.000,00 e em Praia Formosa Cargas de Cr$ 2.100,00 a Cr$ 3.800,00.

Os sub-chefes de estação de Cr$ 1.200,00 a Cr$ 1.700,00, os ajudantes de Cr$ 600,00 a Cr$ 1.500,00 e nos demais cargos de Cr$ 400,00 a Cr$ 1.000,00, sendo de salientar que, com excessão da Capital Federal, em geral no interior os salarios pagos são maiores que os de industria, lavoura ou mesmo Govêrnos estaduais e Prefeituras Municipais.

Além de casas para os Chefes de Estação, temos em algumas estações, quartos para empregados solteiros. Mas sucede, invariavelmente, que, nos lugares onde mais escassos são os recursos de hospedagem, mais escassos também são os nossos recursos para alojar o pessoal, causando, não poucas vezes, sérias dificuldades na sua localização.

As dificuldades hoje são de tal monta que torna-se um problema a remoção de empregados.

A média de empregados por estação é de 8,3 sendo que a estação de maior número de empregados é Praia Formosa, com 222, existindo, naturalmente, muitas estações de movimento reduzido com apenas um funcionário.

Vê-se, também, que o número de empregados do Tráfego por quilômetro de linha não passa de 0,8.

Tempo houve em que as nossas estações eram classificadas de acôrdo com o volume dos seus serviços e importância, e a classificação do pessoal em suas várias categorias acompanhava com certa relatividade. Com a instituição do Salário Mínimo e outras tantas medidas de Legislação Social, o referido sistema foi cedendo e hoje a tendência é mais para uma classificação do <u>homem</u> do que para seu serviço ou seu lugar.

São obras das circunstâncias e, ás vezes, de emergência, nem sempre assentadas em bases de lógica ou de bom senso.

ASSIM, POR EXEMPLO, PARA FAZER DESAPARECER AS DIFICULDADES CREADAS COM A CONSOLIDAÇÃO DAS LEIS DO TRABALHO, HOUVE NECESSIDADE DE SE ACABAR NAS ESTAÇÕES COM AS DIFERENTES CLASSIFICAÇÕES DE AGENTES, CONFERENTES, BILHETEIROS, TELEGRAFISTAS, AUXILIARES, TRABALHADORES, ETC., LIMITANDO-SE A CHEFES DE ESTAÇÕES, AJUDANTES, PRATICANTES E GUARDAS-CHAVES. CHEFE DE ESTAÇÃO É O PRINCIPAL RESPONSÁVEL, AJUDANTE COMO O SEU NOME INDICA SERVE PARA QUALQUER SERVIÇO (CONFERENTE, BILHETEIRO, ETC.) E GUARDA-CHAVES, FAZ AS CHAVES E O SERVIÇO DO TRABALHADOR.

NAS ESTAÇÕES PRINCIPAIS E DE MAIOR MOVIMENTO HÁ UM AJUDANTE MAIS GRADUADO QUE SERVE DE SUB-CHEFE DE ESTAÇÃO.

OUTRA DIFICULDADE REMOVIDA FOI A DA CLASSIFICAÇÃO DAS ESTAÇÕES QUE COM A CONSOLIDAÇÃO TORNAVA INAPLICAVEIS AS REMOÇÕES OU TROCAS POR CONVENIÊNCIA DO SERVIÇO POIS UM AGENTE REMOVIDO DE UMA ESTAÇÃO DE SEGUNDA OU TERCEIRA NÃO PODIA IR PARA OUTRA DE CLASSE INFERIOR AINDA QUE O SERVIÇO FOSSE DE MAIS RESPONSABILIDADE, POIS, ERA CONSIDERADO COMO REBAIXAMENTO.

AINDA MESMO PARA AS ESTAÇÕES CONSIDERADAS SANATORIAS, EM GERAL DE POUCO MOVIMENTO E FRACA RENDA, TORNAVA-SE IMPOSSÍVEL CLASSIFICAR UM AGENTE QUE GRANDES SERVIÇOS JÁ HAVIA PRESTADO E ERA MERECEDOR DE UM REPOUSO POR SER CONSIDERADO NÃO COMO PREMIO, MAS, SIM, COMO REBAIXAMENTO.

HÁ AINDA A QUESTÃO NÃO RESOLVIDA TOTALMENTE DA CLASSIFICAÇÃO PELA INTENSIDADE DO SERVIÇO E DO HORÁRIO PARA OS TELEGRAFISTAS. HÁ TAMBÉM A PALPITANTE QUESTÃO DAS APOSENTADORIAS SUSPENSAS E REDUZIDAS DE TAL FORMA QUE O FUNCIONÁRIO DEPOIS DE ESGOTAR A SUA MOCIDADE E CAPACIDADE DE TRABALHO, SE VÊ FORÇADO A MORRER EM SERVIÇO PORQUE O PREMIO DA APOSENTADORIA O REDUZ A PASSAR FOME E DEIXAR A FAMILIA NA MISÉRIA.

OUTRO GRAVE PROBLEMA E A FALTA DE ESCOLAS, NOS LUGARES AO LONGO DAS NOSSAS LINHAS, CONDENANDO OS FILHOS DOS FUNCIONÁRIOS AO ANALFABETISMO, E, NÃO MENOS VEZES, AO DESEMPREGO,

PELA FALTA DE INDÚSTRIA OU RAMO ONDE APLICAR A SUA ATIVIDADE. ISSO CRIA UM DESASSOCÊGO E INSTABILIDADE, REPERCUTINDO NOS SERVIÇOS DA ESTRADA. NÃO MENOS RESPONSÁVEL POR CERTAS DECIFIÊNCIAS DOS NOSSOS SERVIÇOS É A INSALUBRIDADE DE ALGUMAS ZONAS PERCORRIDAS POR NOSSAS LINHAS.

HÁ AINDA O PROBLEMA TALVEZ DOS MAIS GRAVES E DE DIFICIL SOLUÇÃO O DA FALTA DE DENSINDADE DE POPULAÇÃO E RECENTEMENTE DE PRODUÇÃO E DE CIRCULAÇÃO.

DEVIDO A ESSA DEFICIÊNCIA A COMPANHIA ESTABELECEU PREMIO AOS CHEFES DAS ESTAÇÕES PARA O PREPARO DOS PRATICANTES AO SERVIÇO DE ESTAÇÕES, O QUE TEM DADO ALGUM RESULTADO. NO PERÍODO DA GUERRA DEVIDO A DIFICULDADE DE SE ENCONTAR O ELEMENTO MASCULINO PARA O SERVIÇO, FORAM ADMITIDAS NO SERVIÇO DAS ESTAÇÕES DIVERSAS MOÇAS EM GERAL FILHAS DE EMPREGADOS. OS RESULTADOS EM ALGUNS CASOS FORAM OTIMOS, MAS EM GERAL, POR DEFICIÊNCIA DE INSTRUÇÃO FOI FRACO. O MAIOR ENTRAVE FOI NO CASO DE REMOÇÃO EM QUE ERA NECESSÁRIO MOVIMENTAR TODO O PESSOAL DA ESTAÇÃO. OUTRO INCONVENINETE FOI O DA LOCALISAÇÃO, POIS SÓ, EM ESTAÇÕES DE REGULAR MOVIMENTO ERA POSSÍVEL A SUA COLOCAÇÃO, ALÉM, DA FALTA DE CASAS DE MORADIA MAIS AGRAVADA NAS CIDADES.

NOS SERVIÇOS DE ESCRITÓRIO E DE RODIZIO EM GERAL A SUA ADOÇÃO TEM DADO BONS RESULTADOS PRINCIPALMENTE POR INCUTIR MAIOR NOÇÃO DE RESPEITO DOS FUNCIONÁRIOS ENTRE SI.

COMO É COMPREENSIVEL, NUMA ESTRADA DE GRANDE EXTENSÃO, OS HORÁRIOS DAS ESTAÇÕES SÃO OS MAIS VARIADOS, POIS, OS TRENS, TENDO DE INICIAR CEDO AS SUAS VIAGENS, SÓ AS TERMINAM TARDE DA NOITE, RESULTANDO QUE OS HORÁRIOS NAS ESTAÇÕES EXTREMAS DO TRAJÉTO SÃO MAIS PROLONGADOS.

O SERVIÇO TEM SE RESSENTIDO DE UM MODO GERAL PELAS PERTUBAÇÕES MUNDIAIS E EM PARTICULAR COM AS IDEOLOGIAS EM MODA PROCURANDO QUALQUER PRETEXTO PARA INSTIGAR EMPREGADOS CONTRA EMPREGADORES, ESTIMULANDO A MALANDRAGEM E A DEMAGOGIA, INSTILAN

DO O ESPIRITO DA INTRIGA, DA INVEJA E DO ODIO ENTRE OS SERES HUMANOS.

AS ÚLTIMAS GREVES HAVIDAS DEMONSTRARAM CLARAMENTE O QUE ACABO DE DIZER, E, SALIENTARAM BEM A QUALIDADE BOA DA MAIORIA ABSOLUTA DOS SERVIDORES DA LEOPOLDINA RAILWAY, ESPECIALMENTE DO PESSOAL DAS ESTAÇÕES QUE APESAR DE LUTAR COM AS DIFICULDADES POR TODOS CONHECIDAS E INEGAVEIS DO MOMENTO QUE ATRAVESSAMOS, COM RARISSIMAS EXCEÇÕES, SE MANTEVE A POSTOS CORRENDO TODOS OS RISCOS DAS AMEAÇAS DOS PERTUBADORES DA ORDEM DA SOCIEDADE.

INFELIZMENTE, O PESSOAL DE TRENS, O MAIS BEM REMUNERADO NA COMPANHIA, NÃO SOUBE TER A MESMA ATITUDE. APESAR DE SER UMA PEQUENA PARCELA, CONSEGUIU ENTIBIAR A COLETIVIDADE E PARALISAR MOMENTANEAMENTE OS TRENS. DIGO O MELHOR REMUNERADO PORQUÉ O PESSOAL DE ESTAÇÕES FICA AGUARDANDO A CHEGADA DOS TRENS SEM DIREITO AOS EXTRAORDINÁRIOS ESTABELECIDOS NA CONSOLIDAÇÃO DAS LEIS DO TRABALHO PARA O PESSOAL DE TRAÇÃO.

HÁ CASOS EM QUE CHEFES DE ESTAÇÃO COM FIANÇA E RESPONSABILIDADE EFETUAM PAGAMENTO DE SALÁRIOS A GUARDA-FREIOS ANALFABETOS SUPERIORES AO SEU PROPRIO COMO CHEFE DA ESTAÇÃO, DEVIDO AO HORAS EXTRAORDINÁRIAS DE ATRASO DOS TRENS. URGE ACABAR QUANTO ANTES COM ESSA ANOMALIA QUE SÓ SE DÁ NAS ESTRADAS PARTICULARES.

DESENVOLVIMENTO DOS SERVIÇOS DE TRANSPORTES

O DESENVOLVIMENTO DOS SERVIÇOS DE TRANSPORTES, DESDE O INICIO DA LEOPOLDINA RAILWAY, É DEMONSTRADO PELOS SEGUINTES ALGARISMOS:

ANOS	NÚMERO DE PASSAGEIROS	ENCOMENDAS TONELADAS	MERCADORIAS TONELADAS	TREM-QUILÔMETRO NÚMERO
1899	1.849.688	24.387	364.776	3.072.411
1902	1.870.700	17.222	476.068	2.850.121
1905	2.211.434	20.781	490.350	2.987.251
1908	2.968.898	28.765	585.414	3.590.134
1911	4.265.354	45.037	749.211	4.450.056
1914	6.434.421	65.028	1.001.172	4.589.947
1917	8.550.355	71.008	1.271.252	5.165.484
1920	11.807.905	92.603	1.654.265	5.593.674
1923	17.111.553	99.916	1.584.054	5.998.220
1926	21.636.170	107.911	1.756.078	6.356.717
1929	26.580.804	96.800	1.885.796	7.396.205
1932	26.519.580	100.241	1.366.973	6.940.930
1935	29.278.287	128.285	1.744.084	7.596.595
1938	25.129.235	143.666	1.879.908	7.996.659
1941	29.135.685	156.198	2.018.405	8.218.918
1942	30.632.647	162.826	2.120.295	8.102.835
1943	32.107.353	155.297	1.942.208	7.808.482
1944	36.186.372	162.859	2.026.079	7.778.962
1945	36.466.764	174.046	2.153.983	7.679.907
1946	35.540.619	174.380	2.026.891	7.668.694
1947	30.452.190	175.084	1.944.832	7.638.977

DOS MESMOS SE VERIFICA QUE DE 1.849.688, QUE FOI O NÚMERO DE PASSAGEIROS TRANSPORTADOS EM 1899 PASSOU A 21.636.170 EM 1926 E A 30.452.190 EM 1947 E ÊSE TOTAL JÁ FOI EXCEDIDO NOS ANOS DE 1942 A 1946, INCLUSIVE, QUANDO MAIS ESCASSOS ERAM OUTROS MEIOS DE TRANSPORTES.

A TONELAGEM DE ENCOMENDAS TRANSPORTADAS DE 24.389 EM 1899, PASSOU A 107.911 EM 1926 E A 175.084 EM 1947.

MERCADORIAS EM GERAL, POR SUA VEZ, DE 364.776 TONELADAS EM 1899, ATINGIRAM 1.756.078 EM 1926 E A 1.944.832, 1947, JÁ TENDO NESSE INTERVALO, PASSADO DO TOTAL DE DOIS (2) MILHÕES VÁRIAS VEZES.

E TUDO ISSO SE CONSEGUIU COM POUCO MAIS DO QUE O DOBRO DE TRENS-QUILÔMETROS QUE DE 3.072.411, EM 1899, NÃO EXCEDERAM DE 6.356.717, EM 1926, E DE 7.638.977, EM 1947.

ENQUANTO ISSO AS TONELADAS-QUILÔMETROS DE PASSAGEIROS DE 28.363.000, OU UM INDICE DE 100% EM 1946, SUBIRAM 43.453.000, EM 1947, DANDO UM AUMENTO DE 53,2%; E ENCOMENDAS E CARGAS DE 260.648.000 EM 1926, ELEVARAM-SE A 337.341.000 EM 1947 OU 29,4%.

ÊSTE DESENVOLVIMENTO TORNA-SE AINDA MAIS NOTAVEL QUANDO CONSIDERADO EM CONJUNTO COM OS SEGUINTES DADOS ESTATISTICOS DE TONELADA-QUILÔMETRO.

TONELADA-QUILÔMETROS DO TRÁFEGO PÚBLICO (1000)

ANO	PASSAGEIROS		ENCOMENDAS E CARGAS		TOTAL GERAL	
	NÚMERO (1000)	INDICES (1926 = 100)	NÚMERO (1000)	INDICES (1926 = 100)	NÚMERO (1000)	INDICES (1926 = 100)
1926	28.363	100.0	260.648	100.0	289.011	100.0
1927	28.273	99.7	268.406	103.0	296.679	102.7
1928	29.757	104.9	254.301	97.6	284.058	98.3
1929	32.300	113.9	278.405	106.8	310.705	107.5
1930	29.452	103.8	216.488	83.1	245.940	85.1
1931	28.320	99.8	248.916	95.5	277.236	95.9
1932	28.057	98.9	238.577	91.5	266.634	92.3
1933	29.650	104.5	218.100	83.7	247.750	85.7
1934	30.698	108.2	261.422	100.3	292.120	101.1
1935	31.744	111.9	285.747	109.6	317.491	109.9
1936	29.386	103.6	327.810	125.8	357.196	123.6
1937	28.516	100.5	356.582	136.8	385.098	133.2
1938	30.117	106.2	333.152	127.8	363.269	125.7
1939	31.563	111.3	313.888	120.4	345.451	119.5
1940	31.656	111.6	305.876	117.4	337.532	116.8
1941	35.101	123.8	355.506	136.4	390.607	135.2
1942	37.186	131.1	367.118	140.8	404.304	139.9
1943	40.561	143.0	371.369	142.5	411.930	142.5
1944	47.556	167.7	373.673	143.4	421.229	145.7
1945	47.105	166.1	373.688	143.4	420.793	145.6
1946	46.484	163.9	381.335	146.3	427.819	148.0
1947	43.453	153.2	337.341	122.4	380.794	131.8

Convém esclarecer que em 1925 a quantidade de passageiro-quilômetros nas linhas do interior (resto da Linha e Geral) chegou a 210.476.170, que era o maior total até então atingido nessas linhas. Significava o apice de uma época de atividade e relativa prosperidade na zona. Em 1926 as Convenções de café começaram as retenções do produto (com o fim de valorizá-lo) e vê-se pelo quadro que os passageiro-quilômetros recuaram para 194.338.207. Continuou o descrescimo e em fins de 1929, veio a desastrosa queda do preço do café e começou a depressão que continuou até 1935 (vide 149.225.221 passageiro-quilômetros em 1930 e 153.166.407 em 1935). Avaliada a força da depressão, as linhas do interior já acusavam 192.700.564 passageiro-quilômetros em 1939, recuando (devido a guerra) a 187.683.877 em 1940, logo recuperando em 1941, para atingir 288.548.716 em 1945, não obstante o serviço de trens ter sofrido redução durante a guerra (devido a falta de cumbustiveis e material para reparos). Enquanto a receita, os dados estatísticos da Companhia mostram que as passagens nas linhas do interior produziam 60.628 contos para os quatro anos 1926-29, ou umamédia anual de 15.157 contos. Nos seis anos que seguiram a queda do preço do café, essa receita média caiu para 11.370 contos, perfazendo um decrescimo acumulado para o período 1930 a 1935 de 22.722 contos. (Em 1936 a respectiva receita excedeu a média anual de 1926-29, devido a um aumento de preço das passagens).

A conversão, porém das respectivas importâncias em moeda corrente, para libras esterlinas, deu um resultado serissimo. A receita média anual das respectivas linhas em 1926-29 foi de £391.495, mas as consequências da queda do preço do café, seguida por anos da sería depressão econômica, combinado com a desastrosa queda do cambio, foram tais que o decrescimo continuou até 1943, os 14 anos decorridos desde 1930 tendo mostrado uma receita média anual de £222.648 e portanto o descrescimo acumulado monta a £2.363.858.

Outro grande prejuizo sofrido pela Leopoldina (também refletido pelo quadro) é proveniente da concurrencia rodoviária no trecho Rio-Petropólis; e a enorme expansão do tráfego suburbano durante a guerra só deu prejuizo.

Um fato digno de menção, porém, é que depois do pe-

RÍODO DE DEPRESSÃO DE 1930 A 1935, A DISTÂNCIA MÉDIA POR VIAGEM, NAS LINHAS DO INTERIOR, AUMENTOU 36.5% ATÉ O FIM DE 1946 E 54.24% ATÉ O FIM DE 1947.

PASSAGEIRO-QUILÔMETROS

ANO	SUBURBANO E PEQUENO PERCURSO		RIO-PETROPOLIS		RESTO DA LINHA E GERAL		TOTAL GERAL
	QUANTIDADE	% DO TOTAL GERAL	QUANTIDADE	% DO TOTAL GERAL	QUANTIDADE	% DO TOTAL GERAL	
1926	164.173.518	40.52	46.673.436	11.52	194.338.207	47.96	405.185.161
1930	228.998.651	54.43	42.511.989	10.10	149.225.221	35.47	420.735.861
1935	258.625.261	57.04	41.691.534	9.19	153.166.407	33.77	453.483.202
1940	236.369.987	52.27	28.170.922	6.23	187.683.897	41.50	452.224.786
1945	348.405.279	51.77	36.980.264	5.35	288.548.716	42.88	672.934.259
1946	321.244.691	48.38	28.936.752	4.36	313.883.292	47.24	664.064.735
1947	276.244.168	44.50	23.266.655	3.75	321.246.413	51.75	620.757.236

NÚMERO DE PASSAGEIROS

1926	16.417.172	75.88	792.059	3.66	4.426.939	20.46	21.636.170
1930	22.899.865	86.97	722.386	2.74	2.710.417	10.29	26.332.668
1935	25.790.717	88.08	707.335	2.42	2.780.235	9.50	29.278.287
1940	23.260.788	86.78	478.095	1.78	3.065.185	11.44	26.804.068
1945	31.578.287	86.59	610.417	1.68	4.278.060	11.73	36.466.764
1946	30.870.342	86.86	491.177	1.38	4.179.100	11.76	35.540.619
1947	26.271.272	86.27	400.204	1.31	3.780.714	12.42	30.452.190

DISTÂNCIA MÉDIA POR VIAGEM

	QUILÔMETROS	QUILÔMETROS	QUILÔMETROS	QUILÔMETROS
1926	10,00	58,93	43,90	18,73
1930	10,00	58,85	55,05	15,98
1935	10,03	58,95	55,09	15,48
1940	10,16	58,92	61,23	16,87
1945	11,03	58,94	67,45	18,45
1946	10,41	58,91	75,22	18,68
1947	10,52	58,94	84,97	20,38

OS SEGUINTES DADOS MOSTRAM, COM RELAÇÃO 1) AO CONJUNTO DOS TRÁFEGOS SUBURBANOS E PEQUENO PERCURSO E, 2) AO CONJUNTO DOS TRÁFEGOS RIO-PETRÓPOLIS, RESTO DA LINHA E GERAL, A RECEITA MÉDIA POR PASSAGEIRO-QUILÔMETRO E A RECEITA BRUTA DE PASSAGENS, COM OS RESPECTIVOS TOTAIS GERAIS.

BURBANO E PEQUENO PERCURSO, CONFRONTADA COM A PERCENTAGEM DESTES TRÁFEGOS NO TOTAL GERAL DA RECEITA BRUTA DE PASSAGENS. VÊ-SE POR ESSES DADOS A INADEQUADISSIMA RECOMPENSA RECEBIDA PELA LEOPOLDINA POR TÃO VULTOSO TRÁFEGO, QUA A COMPANHIA JÁ DIVULGOU TEM SIDO DEFICITÁRIO DURANTE MUITOS ANOS.

PASSAGEIRO-QUILÔMETROS

ANO	RECEITA MÉDIA POR PASSAGEIRO-QUILÔMETRO			RECEITA BRUTA DE PASSAGENS			SUBURBANO E PEQUENO PERCURSO	
	SUBURBANO E PEQUENO PERCURSO Cr$	RIO-PETRÓPOLIS RESTO DA LINHA E GERAL Cr$	TOTAL GERAL Cr$	SUBURBANO E PEQUENO PERCURSO Cr$	RIO-PETRÓPOLIS RESTO DA LINHA E GERAL Cr$	TOTAL GERAL Cr$	% DO TOTAL GERAL DE PASSAGEIRO-QUILÔMETROS	% DO TOTAL GERAL DA RECEITA BRUTA DE PASSAGENS
1926	0,019	0,064	0,046	3.100.701	15.397.986	18.498.687	40.52	16.76
1927	0,019	0,073	0,050	3.263.969	16.842.453	20.106.422	43.25	16.23
1928	0,019	0,076	0,050	3.562.429	17.842.427	21.404.856	44.79	16.64
1929	0,019	0,074	0,048	4.115.395	17.853.725	21.969.120	47.72	18.73
1930	0,019	0,073	0,043	4.289.565	13.994.929	18.284.494	54.43	23.46
1931	0,019	0,073	0,042	4.304.819	12.648.689	16.953.508	56.92	25.39
1932	0,019	0,073	0,041	4.373.425	12.110.633	16.484.058	58.64	26.53
1933	0,019	0,072	0,042	4.452.385	13.158.909	17.611.294	56.66	25.28
1934	0,019	0,073	0,042	4.577.002	13.971.199	18.548.201	56.36	24.68
1935	0,019	0,074	0,043	4.841.256	14.472.925	19.314.181	57.04	25.07
1936	0,030	0,090	0,059	6.498.066	18.307.385	24.805.451	51.62	26.20
1937	0,032	0,095	0,062	6.692.901	18.661.256	25.354.157	51.46	26.40
1938	0,032	0,093	0,062	7.035.630	19.588.455	26.624.085	51.04	26.42
1939	0,032	0,089	0,060	7.377.761	19.668.614	27.046.375	51.13	27.28
1940	0,032	0,089	0,059	7.529.798	19.267.092	26.796.890	52.27	28.14
1941	0,032	0,088	0,059	8.219.537	21.519.569	29.739.106	51.29	27.64
1942	0,032	0,099	0,063	8.677.838	25.607.243	34.285.081	51.09	25.21
1943	0,032	0,110	0,070	9.171.262	32.485.998	41.657.260	48.80	22.02
1944	0,034	0,128	0,082	10.920.264	45.990.168	56.910.432	47.21	19.19
1945	0,033	0,166	0,095	11.435.191	53.758.080	65.193.271	51.77	17.54
1946	0,043	0,183	0,115	13.687.795	62.662.952	76.350.747	48.38	17.93
1947	0,060	0,198	0,137	16.695.840	68.262.686	84.958.526	44.50	19.65

RESUMO ESTATÍSTICO DO TRÁFEGO DE MERCADORIAS - 1926 A 1946

A ANÁLISE QUE SEGUE É BASEADA NA DIVISÃO DO TRÁFEGO DE MERCADORIAS EM DUAS CLASSES E SEIS GRUPOS:

CLASSE A: - MERCADORIAS DE FRETE REMUNERADOR, SINTÉTISADO EM 4 GRUPOS E MAIS O GRUPO DE ANIMAIS.

CLASSE B: - MERCADORIAS DE FRETE BAIXO, SINTÉTISADO EM UM SÓ GRUPO.

AS MERCADORIAS CONTIDAS NOS RESPECTIVOS GRUPOS SÃO AS SEGUINTES:

GRUPO Nº 1: - CAFÉ EM GRÃO, EM CÔCO E MOIDO, ETC.

GRUPO Nº 2: - AÇÚCAR, ÁLCOOL, CEREAIS, ALGODÃO, FUMO E SAL.

GRUPO Nº 3: - "DIVERSOS MATERIAIS PARA CONSTRUÇÕES E MAQUINISMOS", SENDO MADEIRAS, DORMENTES DE MADEIRA; CIMENTO E CAL; TIJOLOS, TELHAS, MANILHAS E OUTROS PRODUTOS DE CERAMICA; PEDRA COMUM, ARGILA, CASCALHO E AREIA; MAQUINISMOS E ACESSÓRIOS.

GRUPO Nº 4: - "OUTRAS MERCADORIAS", SENDO APROXIMADAMENTE 94% DE "ARTIGOS MANUFATURADOS E DIVERSOS" (EXCLUINDO MAQUINISMOS), DIVERSOS NÃO CLASSIFICADOS (MERCADORIAS), JUNTO COM PRODUTOS MINERAIS (EXCLUINDO SAL, PEDRA E AREIA, ETC.); E 6% DE MERCADORIAS COMO PRODUTOS ANIMAIS, MACARRÃO, ETC., LEGUMES, MAMONAS, ETC., MEL DE TANQUE, FRUTAS FRESCAS, CAPIM, FIBRAS, ETC., CARVÃO VEGETAL, ETC., ETC.

GRUPO Nº 5: - ANIMAIS (GADO VACUM, SOÍNO, CAVALAR, MUAR E OUTROS DE GRANDE PORTE; CAPRINO, LANIGERO E OUTROS DE PEQUENO PORTE).

GRUPO Nº 5: - CANA DE AÇÚCAR, LENHA; VAGÕES-TANQUES EM RETORNO, LOCOMOTIVAS E VAGÕES VAZIOS DESPACHADOS; LASTROS DE TERRA, TRANSPORTADO MENOS DE 20 QUILÔMETROS (A PARTIR DE 1945).

A proporção, da Tonelagem Total de Mercadorias, de transportes de Frete Remunerador e de Frete Baixo é fator de primeira importância. Seguem as respectivas percentagens, desde 1899, observando-se a média anual relativa a cada período.

MÉDIA ANUAL
Tráfego de Mercadorias

Período	Frete Remunerador		Frete Baixo		Total	
	Tons.	%	Tons.	%	Tons.	%
De 1899 a 1905	699.577	92.62	41.355	7.38	440.932	100.00
De 1906 a 1915	612.918	80.20	151.314	19.80	764.232	100.00
De 1916 a 1925	895.942	60.13	594.129	39.87	1.490.071	100.00
De 1926 a 1935	955.868	63.09	559.139	36.91	1.515.007	100.00
De 1936 a 1945	1.359.591	69.32	601.642	30.68	1.961.233	100.00
Ano de 1946	1.330.361	65.64	696.530	34.36	2.026.891	100,00
Ano de 1947	1.143.114	58.78	801.718	41.22	1.944.832	100.00

Analisando a Tonelagem Total de Mercadorias de Frete Remunerador, temos as seguintes percentagens médias anuais deste total, de 1899 a 1947 e médias anuais de frete por tonelada, de 1926 a 1947, referentes aos 5 Grupos da Classe A acima especificados:

MERCADORIAS DE FRETE REMUNERADOR

1) - PERCENTAGENS MÉDIAS ANUAIS DA TONELAGEM TOTAL DE FRETES REMUNERADORES.

2) - MÉDIAS ANUAIS DE FRETES REMUNERADORES POR TONELADA.

PERÍODO	GRUPO Nº 1 CAFÉ EM GRÃO, EM COÇO E MOÍDO ETC.	GRUPO Nº 2 AÇÚCAR, ÁLCOOL, CEREAIS, ALGODÃO, FUMO E SAL	GRUPO Nº 3 DIVERSOS MATERIAIS PARA CONSTRUÇÕES E MAQUINISMO	GRUPO Nº 4 OUTRAS MERCADORIAS	GRUPO Nº 5 ANIMAIS	TONELAGEM TOTAL DAS MERCADORIAS DE FRETE REMUNERADOR (MÉDIA ANUAL
DE 1899 A 1905	32.67%	33.85%	10.39%	31.61%	1.48%	399.577 = 100.00%
DE 1906 A 1915	23.34%	32.71%	19.40%	23.47%	1.08%	612.918 = 100.00%
DE 1916 A 1925	19.90%	30.02%	21.57%	27.35%	1.16%	895.942 = 100.00%
DE 1926 A 1935	21.64% (FRETE MÉDIO CR$. 110,29 TON.)	27.21% (FRETE MÉDIO CR$. 43,14 POR TON.)	23.34% (FRETE MÉDIO CR$. 17,00 POR TON.)	26.19% (FRETE MÉDIO CR$. 61,73 POR TON.)	1.62% (FRETE MÉDIO CR$. 26,63 POR TON.)	955.868 = 100.00% (FRETE MÉDIO CR$. 56,18 POR TON.)
DE 1936 A 1945	10.98% (FRETE MÉDIO CR$. 113,57 TON.)	28.31% (FRETE MÉDIO CR$. 66,15 POR TON.)	32.62% (FRETE MÉDIO CR$. 24,15 POR TON.)	25.59% (FRETE MÉDIO CR$. 64,08 POR TON.)	2.50% (FRETE MÉDIO CR$. 29,82 POR TON.)	1.359.591 = 100.00% (FRETE MÉDIO CR$. 56,22 POR TON.)
ANO DE 1946	11,25% (FRETE MÉDIO CR$. 238,05 POR TON.)	32.91% (FRETE MÉDIO CR$. 129,35 POR TON.)	30.98% (FRETE MÉDIO CR$. 49,92 POR TON.)	21.86% (FRETE MÉDIO CR$. 124,89 POR TON.)	3.00% (FRETE MÉDIO CR$. 41,35 POR TON.)	1.330.361 = 100.00% (FRETE MÉDIO CR$ 113,35 POR TON.)
ANO DE 1947	11.10% (FRETE MÉDIO CR$. 257,18 POR TON.)	30.51% (FRETE MÉDIO CR$. 143,60 POR TON.)	32.20% (FRETE MÉDIO CR$. 61,20 POR TON.)	22.93% (FRETE MÉDIO CR$. 116,20 POR TON.)	3.26% (FRETE MÉDIO CR$. 50,40 POR TON.)	1.143.114 = 100.00% (FRETE MEDIO CR$. 120,35 POR TON.)

. VÊ-SE PELO QUADRO ACIMA QUE NO DECENIO 1936-45 O CAFÉ, CUJO FRETE MÉDIO ANUAL ERA MUITO SUPERIOR AO DOS OUTROS GRUPOS, CAIU EM PERCENTAGEM, DA TONELAGEM TOTAL DE FRETES REMUNERADORES, DE 21,64% A 10.98%. O RESULTANTE PREJUIZO PARA A COMPANHIA FOI MUITO GRANDE, ADICIONADO COMO FOI A OUTROS PREJUIZOS QUE SE VINHAM ACUMULANDO.

JÁ, DESDE A QUEDA DO PREÇO DO CAFÉ EM FINS DE 1929, A RECEITA BRUTA DE SEU TRANSPORTE VINHA DECRESCENDO, A MÉDIA ANUAL PARA OS ANOS DE 1926 A 1929, TENDO SIDO 25.507 CONTOS E DE 21.025 CONTOS PARA OS ANOS DE 1930 A 1935; E ISTO FOI SEGUIDO PELA MÉDIA ANUAL DE 16.958 CONTOS PARA O DECENIO 1936-45. PORTANTO, COMPARADA COM A MÉDIA ANUAL DE 1926 A 1929 O DECRESCIMO MONTA, NO PERÍODO 1930 A 1945, A Cr$ 112.382.000,00.

CONVERTIDO EM LIBRAS ESTERLINAS, ESTE DECRESCIMO NA ENTÃO PRINCIPAL FONTE DE RENDA DA COMPANHIA TOMOU GRANDIOSO VULTO, DEVIDO A QUEDA DO CAMBIO QUE, DO MEDIO ANUAL DE Cr$ 40,689 POR £ EM 1929, CAIU PARA Cr$ 59,248 EM 1934 E TOMBOU PARA Cr$ 85,270 EM 1935, TENDO SE MANTIDO NA BAIXA MÉDIA ANUAL DE Cr$ 81,120 POR £ NO DECENIO DE 1936-45.

PARA TER UMA IDEIA DO DESASTRE QUE A QUEDA DA RECEITA DO CAFÉ REPRESENTOU PARA A COMPANHIA, BASTA DIZER QUE DESDE 1906, QUANDO A EXTENSÃO DA LINHA EM TRÁFEGO ERA DE SÒMENTE 2.290 QUILÔMETROS E O CAPITAL DA LEOPOLDINA RAILWAY AINDA NÃO TINHA ATINGIDO 9 1/2 MILHÕES DE LIBRAS, O TRÁFEGO DO CAFÉ JÁ ESTAVA PRODUZINDO ACIMA DE £500.000 POR ANO. A RECEITA MÉDIA ANUAL DO CAFÉ NO DECENIO 1906-15 FOI DE £500.260, DE £468.770 NO DECENIO 1916-25 (QUANDO BAIXOU UM POUCO DEVIDO AOS EFEITOS DA PRIMEIRA GUERRA), DE £544.895. PARA OS ANOS DE 1930-35 ESTA RECEITA MÉDIA ANUAL FOI DE £367.222 E PARA O DECENIO 1936-45 DE SÒMENTE £209,980. DESTA MANEIRA ESTÁ PROVADO QUE O DECRESCIMO MÓNTA, NO PERÍODO 1930 A 1945, A £4.415.188. EIS O PONTO CRUCIAL DA HISTÓRIA DA LEOPOLDINA RAILWAY. MUDOU POR COMPLETO A PERSPECTIVA DAS FINANÇAS DA COMPANHIA.

FAZER O HISTÓRICO DAS DIVERSAS MODALIDADES PORQUE TEM PASSADO O TRANSPORTE DO CAFÉ DE 1925 PARA CÁ É TRABALHO ENFADONHO QUE NÃO ME ANIMA.

HOUVE ÉPOCA EM QUE OS AGENTES DAS ESTRADAS DE FERRO QUASI TIVERAM DE SE TRANSFORMAR EM TÉCNICOS DE CAFÉ PELAS DIFICULDADES CREADAS COM A SUA CLASSIFICAÇÃO PARA OS DESPACHOS, ERAM DIVIDIDAS EM 3 QUOTAS A SABER, LIVRE, RETIDA E DE SACRIFICIO. A 1ª SAÍA LIVREMENTE; A 2ª FICAVA RETIDA NOS DIVERSOS

ARMAZENS REGULADORES OBRIGANDO A ESTRADA A FAZER DIVERSAS OPERAÇÕES E BALDEAÇÕES ONERANDO O CUSTO DE OPERAÇÕES SEM AUMENTO DO FRETE; A 3ª ERA ENTREGUE AO DEPARTAMENTO NACIONAL DO CAFÉ.

A QUOTA LIVRE NÃO CORRESPONDIA EXATAMENTE A EXPRESSÃO "LIVRE" POR ISSO QUE SÓ PODIA SER ENTREGUE AO MERCADO DEPOIS DE OBSERVADAS TODAS AS COMPLICADAS FORMALIDADES DO REGULAMENTO DE EMBARQUES DO DEPARTAMENTO NACIONAL DO CAFÉ. EM ANEXO, PARA MELHOR APRECIAÇÃO DOS COLEGAS JUNTO A CÓPIA DA ORDEM EXPEDIDA ÀS ESTAÇÕES PARA QUE MELHOR APRECIEM OS SEUS EFEITOS.

NOS ANOS A PARTIR DE 1943 SURGIU NOVA E MAIOR COMPLICAÇÃO, DEVIDO A ALTERAÇÃO DE MERCADOS. OS CAFÉS DA ZONA DA LEOPOLDINA QUE SAIAM NORMALMENTE PELOS PÔRTOS DO RIO DE JANEIRO E DE VITÓRIA PASSARAM TAMBÉM A SER DESPACHADOS PARA SANTOS EM GRANDE ESCALA E ATÉ PARA O SUL DE MINAS E MATO GROSSO PARA SEREM MISTURADOS COM OUTROS SENDO A LEOPOLDINA RAILWAY PREJUDICADA PORQUE ERA AUMENTADA A QUOTA LIVRE DA RÊDE MINEIRA DE VIAÇÃO E DIMINUIDA A DA LEOPOLDINA RAILWAY.

A LIBERAÇÃO DA QUOTA LIVRE ERA TÃO DEMORADA QUE EM DADAS OCASIÕES CHEGARAM A TER 300 VAGÕES PARADOS SEM SIQUER PODERMOS COBRAR ESTADIA.

NO CASO DO CAFÉ PARA SANTOS, O SEU REGULADOR E OS INTERMEDIÁRIOS CONSTANTEMENTE SUSPENDIAM O RECEBIMENTO, SEM AVISO PRÉVIO, HAVENDO OCASIÕES EM QUE TINHAMOS EM VIAGEM 100 E MAIS VAGÕES CARREGADOS FICANDO NO DILEMA DE TÊ-LOS PARADOS, AS VEZES MAIS DE UM MÊS, OU DE DESCARREGÁ-LOS EM DIVERSAS ESTAÇÕES, ONERANDO SOBREMODO O CUSTO DO TRANSPORTE E IRRITANDO OS FREGUEZES QUE NÃO QUERIAM ACEITAR AS RAZÕES APRESENTADAS PELA COMPANHIA, GERANDO ODIOSIDADES E AUMENTANDO A CONCURRÊNCIA POIS FATO SINGULAR OS CAFÉS TRANSPORTADOS PELA LEOPOLDINA RAILWAY NÃO PODIAM SER ACEITOS, POR FALTA DE ESPAÇO MAS OS TRANSPORTADAS EM CAMINHÕES O ERAM.

ENQUANTO A POSIÇÃO ATUAL DA RECEITA DE MERCADORIAS, CONSIDERADA AGORA DE UM MODO GERAL, ABRANGENDO TODOS OS GRU-

POS, O LEITOR PODERIA PENSAR QUE, COM OS AUMENTOS REGISTRADOS, NOS GRUPOS Ns. 2 E 3 NA MÉDIA ANUAL DO DECENIO 1936-45, ADICIONADOS AOS FRETES MÉDIOS GRANDEMENTE MAJORADOS EM 1946 (EM COMPARAÇÃO COM A MÉDIA ANUAL DO DECENIO 1926-35), O DECRESMIMO CAUSADO PELA BAIXA PERCENTAGEM DA TONALAGEM DO CAFÉ (GRUPO Nº 1) NA TONELAGEM TOTAL, JÁ HAVIA SIDO COMPENSADO EM 1946. ENTRETANTO NÃO O FOI. AINDA HOUVE DECRESCIMO NAQUELE ANO E PARA VERIFICÁ-LO SIMPLESMENTE TEMOS DE CALCULAR A TONELAGEM DE CADA UM DOS GRUPOS CONSTITUINDO A TONELAGEM TOTAL (MÉDIA ANUAL) DO DECENIO 1926-35, PELOS FRETES MÉDIOS DOS MESMOS GRUPOS EM 1946. ISTO DÁ UM FRETE MÉDIO GERAL DE CR$ 86,14, ENQUANTO O ATUAL FRETE MÉDIO GERAL DE 1946 FOI DE CR$ 77,21. NESTA BASE A RECEITA BRUTA DO TOTAL DE 2.026.891 TONELADAS EM 1946 SERIA DE 174.596 CONTOS, CONTRA 156.505 CONTOS ATUALMENTE ARRECADADOS, OU EM DECRESCIMO DE 18.081 CONTOS, QUE, CONVERTIDO EM LIBRAS ESTERLINAS IMPORTA EM £ 231.254; E ISTO NÃO OBSTANTE O GRANDE AUMENTO DO FRETE MÉDIO DO CAFÉ EM 1946, COMPARADO COM O RESPECTIVO FRETE MÉDIO ANUAL DO DECENIO 1926-35.

EM 1947 HOUVE UM DECRESCIMO DEVIDO A MESMA CAUSA E QUE CALCULADO NA MESMA BASE, CHEGOU A CR$ 33.869.000,00 OU £ 433.107. MERECE ESTE DECRESCIMO UMA ANÁLISE NO INTUITO DE MOSTRAR A PARTE DESTE ENORME PREJUIZO QUE CABE A ANOS RECENTES, POR MEIO DE UMA COMPARAÇÃO ENTRE A TONELAGEM DE FRETES REMUNERADORES TRANSPORTADOS EM 1947 E A MÉDIA DOS MESMOS TRANSPORTES EM 1945 E 1946, A FIM DE DAR UMA IDÉIA PRÁTICA DO QUE ACONTECEU EM 3 ANOS NA ECONÔMIA DA ZONA DA LEOPOLDINA. DEVEMOS SALIENTAR QUE O TRANSPORTE DE FRETES REMUNERADORES EM 1947 DESCERAM AO INFIMO NIVEL DE 58,78% DA TONELAGEM TOTAL DAS MERCADORIAS CONTRA 65.64% EM 1946 E 69.32% DA MÉDIA ANUAL DO DECENIO 1936-1945. A TONELAGEM E A RECEITA NOS TRÊIS ANOS SÃO EXPRESSAS NOS SEGUINTES ALGARISMOS:

TONELAGEM	1945	1946	1947
TRANSPORTE DE FRETE REMUNERADOR	1.397.549	1.330:361	1.143:114
TRANSPORTE DE FRETE BAIXO	756.434	696.530	801.718
TOTAL.....	2.153.983	2.026.891	1.944.832
RECEITA			
	CR$	CR$	CR$
TRANSPORTE DE FRETE REMUNERADOR	133,519	150.799	137.575
TRANSPORTE DO FRETE BAIXO	5.020	5.706	6.508
TOTAL.....	138.539	156.505	144.083

O TRANSPORTE DO FRETE BAIXO, NA MAIORIA ABSOLUTA DE CANA E LENHA PARA AS USINAS DE AÇÚCAR QUE ESTAMOS PLEITEANDO ELEVAÇÃO POR SER GRANDEMENTE DEFICITÁRIO E NÃO MAIS SE JUSTIFICAR A MANUTENÇÃO DA TARIFA ESPECIAL EM VIGOR VISTO TER HAVIDO UM ACRÉSCIMO DE TRANSPORTE DE 100.000 TONELADAS DE CANA E UMA DIMINUIÇÃO DE 24.000 TONELADAS DE AÇÚCAR DESVIADA PARA OUTROS MEIOS DE TRANSPORTES.

EM FACE DO CONSTANTE AUMENTO DO CUSTO DOS TRANSPORTES NÃO É POSSÍVEL A MANUTENÇÃO DA TARIFA ESPECIALISSIMA E REDUZIDA PARA O TRANSPORTE DE CANA E LENHA PARA AS USINAS QUE TRANSPORTASSEM TODOS OS SEUS PRODUTOS PELAS NOSSAS LINHAS. O TRANSPORTE DE CANA É FEITO SEM METODO, POR PROCESSOS ROTINEIROS E DE PONTOS DISTANTES, CRUZANDO TRENS EM SENTIDOS DIFERENTES, INDEPENDENTEMENTE DOS NOSSOS ESFORÇOS EM SENTIDO DE REGULARISA-LOS. CADA ESPECIAL DE CANA REPRESENTA PREJUIZO CERTO PARA A COMPANHIA.

OS QUADROS A SEGUIR DEMONSTRAM QUE EM 1947 HOUVE UM DECRESCIMO LIQUIDO DE 220.839 TONELADAS, COMPARADO COM A MÉDIA DOS TRANSPORTES DO FRETE REMUNERADOR DE 1945 E 1946 QUE FOI DE 1.363.955 TONELADAS, SENDO O DESCRECIMO DE 16,19% CALCULADO CADA UM DOS ITENS DA CLASSIFICAÇÃO DE MERCADORIAS PELOS RESPECTIVOS FRETES MÉDIOS POR TONELADA, EM 1947, VERIFICA-SE QUE O PREJUIZO SOFRIDO PELA COMPANHIA FOI DE CR$ 25.965.559,00.

CLASSIFICAÇÃO DAS MERCADORIAS	TONELAGENS			DECRESCIMO OU AUMENTO SÔBRE A MÉDIA 1945/46 TONELADAS.	
	1945	1946	1947	DECRESCIMO	AUMENTO
PRODUTOS AGRÍCOLAS E DE USINAS.....	605.552	603.575	488.998	115.565	
PRODUTOS ANIMAIS.....	13.250	12.602	9.963	2.963	
PRODUTOS MINERAIS.....	109.460	82.490	85.551	10.424	
PRODUTOS VEGETAIS.....	118.065	108.274	98.528	14.641	
MATERIAIS DE CONSTRUÇÃO....	278.566	298.887	267.313	21.413	
ARTIGOS MANUFATURADOS E DIVERSOS.....	238.647	184.581	155.457	56.157	
ANIMAIS.....	34.009	39.952	37.304	-	324
TOTAIS...	1.397.549	1.330.361	1.143.114	221.163	324

O decrescimo também foi influenciado pela falta de tração e demora na movimentação dos trens causada pela confusão creada com a extinção do regime de ciclos e restabelecimento do artigo 239 da Consolidação das Leis do Trabalho, além do declínio progressivo da produção agrícola. O mesmo quadro discriminativo da diminuição por espécie de mercadoria:

Produtos agrícolas e de usina	% do Decrescimo Toneladas.	Cr$.	Total em 1947 Cr$.
Aguardente.....	46.14	906.018	
Algodão.....	43.12	522.048	
Cereais.....	35.72	6.613.906	
Açúcar.....	15.10	4.844.836	
Café.....	7.77	2.628.330	
Diversos.....	-	301.988	
Total.....	18.98		15.817.126
Produtos minerais.....	10.84		1.010,528
" animais.....	22,92		568,679
" florestais.....	12.94		1.413,623
Materiais de construção.....	7,42		1.150,537
Artigos manufaturados e diversos:			
Tecidos.....	45.90	985.444	
Sabão.....	42.88	334.229	
Gazolina e Querozene.....	36.32	1.280.689	
Lubrificantes.....	35.64	164.442	
Vasilhame.....	34.96	1.777.139	
Doces e Conservas.....	31.73	151.954	
Móveis.....	22.58	124.330	
Cerveja e Águas.....	16.93	539.638	
Papel e papelão.....	16.21	84.074	
Diversos.....	-	534.253	
Total.....	25.74		5.976,192
Animais.....	-		28,874
Total geral.....	16.19		25.965.559

TRÁFEGO DE MERCADORIAS - RECEITA BRUTA ANUAL

ANO	GRUPO Nº1 CAFÉ EM GRÃO, EM CÔCO E MOÍDO, ETC.	GRUPO Nº2 AÇÚCAR, ÁLCOOL, CEREAIS, ALGODÃO, FUMO E SAL.	GRUPO Nº3 DIVERSOS MATERIAIS PARA CONSTRUÇÕES E MAQUINISMO	GRUPO Nº4 OUTRAS MERCADORIAS	GRUPO Nº5 ANIMAIS	GRUPO Nº6 CANA, LENHA E OUTRAS DE FRETE BAIXO	RECEITA BRUTA TOTAL DE MERCADORIAS
	MIL-CR$	MIL-CR$	MIL-CR$	MIL-CR$	MIL-CR$	MIL-CR$	MIL-CR$
1926	18.142	9.329	2.971	16.719	279	2.426	50.136
1927	28.174	11.256	4.017	20.742	337	2.250	66.776
1928	25.185	10.703	4.960	22.480	306	1.143	65.076
1929	30.257	13.326	4.613	19.324	380	2.239	70.139
1930	20.556	10.929	3.243	13.072	423	1.477	49.700
1931	29.674	10.653	2.435	11.574	444	1.598	56.378
1932	24.428	10.907	2.561	12.060	540	1.458	51.954
1933	14.315	10.968	3.225	12.102	478	1.719	42.807
1934	18.117	11.683	4.325	13.876	471	1.673	50.146
1935	19.059	12.423	5.576	12.602	465	1.971	52.096
1936	17.023	15.510	7.275	13.017	584	2.746	56.156
1937	16.573	17.705	7.116	14.237	618	2.730	58.979
1938	16.308	17.467	8.484	14.896	822	2.421	60.398
1939	17.995	14.740	8.262	14.179	856	1.800	57.832
1940	11.618	17.494	9.240	14.975	1.092	2.104	56.522
1941	13.218	22.327	10.092	20.517	1.088	2.496	69.738
1942	8.945	30.873	11.775	23.060	1.308	2.993	78.954
1943	19.515	28.954	12.868	31.269	1.149	2.508	96.263
1944	23.990	36.013	15.464	39.032	1.320	3.589	119.409
1945	24.391	53.503	16.551	37.778	1.296	5.020	138.539
1946	35.630	56.622	20.575	36.320	1.652	5.706	156.505
1947	32.632	50.078	22.531	30.462	1.882	6.508	144.083
MÉDIA ANUAL 26-35	22.818	11.218	3.793	15.455	412	1.825	55.521
MÉDIA ANUAL 36-45	16.958	25.458	10.713	22.296	1.013	2.841	79.279

RECEITA E DESPESA

O QUADRO ABAIXO MOSTRA, DE TRÊS EM TRÊS ANOS, DURANTE O PERÍODO 1899 A 1941, E ANUALMENTE DE 1941 A 1947, A RECEITA E DESPESA, COM SALDO DE CUSTEIO E O EQUIVALENTE EM LIBRAS, TAMBÉM DEMONSTRANDO O EFEITO DESASTROSO, PARA AS FINANÇAS DA COMPANHIA, DA QUEDA DO CÂMBIO:

ANO FINANCEIRO	RECEITA MIL-CR$	DESPESA MIL-CR$	SALDO DE CUSTEIO MIL-CR$	SALDO DE CUSTEIO EQUIVALENTE EM ££	CÂMBIO MÉDIO ANUAL
1899	16.879	12.896	3.983	128.238	32,337
1902	17.186	11.347	5.839	290.877	20,105
1905	16.765	11.049	5.716	393.322	15,059
1908	19.146	13.156	5.990	377.483	15,868
1911	20.349	14.122	6.227	418.480	14.884
1914	25.118	17.618	7.500	462.905	16.254
1917	29.465	19.097	10.368	490.595	18,732
1920	43.603	33.521	10.082	553.622	16.445
1923	61.123	42.214	18.909	420.84[illegible]	44,393
1926	76.729	54.268	22.461	689.90[illegible]	33,391
1929	100.668	65.439	35.230	874.154	40,689
1932	76.143	53.226	22.917	479.797	48.531
1935	79.689	72.882	6.807	109.397	85,270
1938	99.631	90.448	8.871	102.711	86.242
1941	111.264	97.887	13.378	168.395	79,832
1942	128.241	116.452	11.789	148.424	79,585
1943	153.019	140.010	13.010	163.467	79,585
1944	198.371	177.591	20.780	262.656	79,326
1945	235.398	212.409	22.989	291.371	78,901
1946	267.389	239.560	27.829	345.884	78.230
1947	261.382	271.145	9.763	129.466	75,410

DO SEGUINTE QUADRO MOSTRANDO, EM RESUMO, A DESPESA DE CUSTEIO, DE 1926 A 1947, VÊ-SE O ENORME AUMENTO NAS DESPESAS ENTRE 1935 E 1947. CONTRIBUIU MUITO PARA ÊSTE AUMENTO O CÂMBIO, QUE ESTAVA EM CR$ 33,391 POR £, EM 1926, BAIXANDO PARA 59,148 EM 1934 E 85,270 EM 1935, TENDO-SE MANTIDO DE 1936 A

A 1946 ENTRE AS TAXAS DE 86,182 E 78,230. ESTA QUEDA DO CÂMBIO CAUSOU GRANDE AUMENTO NO CUSTO DO CARVÃO IMPORTADO E DO MATERIAL RODANTE E ACESSÓRIOS (ENQUANTO O CARVÃO IMPORTADO, A DESPESA FOI DE 3.809 CONTOS EM 1934 E 33.000 CONTOS EM 1947).

A SUBIDA DOS PREÇOS DE MATERIAIS NACIONAIS TAMBÉM TEVE LARGA REPERCUSSÃO NA DESPESA DE CUSTEIO. A DESPESA COM LENHA, POR EXEMPLO, FOI DE 4.716 CONTOS EM 1934, 6.920 CONTOS EM 1940 E 28.529 CONTOS EM 1947. COM O AUMENTO DO CUSTO DE VIDA, A DESPESA COM O PESSOAL (ORDENADOS E SALÁRIOS), QUE ERA 33.621 CONTOS EM 1934, SUBIU A 144.724 CONTOS EM 1947, SENDO O AUMENTO DE 330.59%. A DESPESA COM A PREVIDÊNCIA SOCIAL E OUTROS BENEFÍCIOS PARA O PESSOAL FOI DE 1.548 CONTOS EM 1934 E DE 15.994 CONTOS EM 1947, O AUMENTO SENDO DE 933,2%. EM TODAS AS DEMAIS DESPESAS HOUVE CONSIDERAVEL AUMENTO, DESTACANDO-SE AS DOS IMPOSTOS FEDERAIS E ESTADUAIS E AS DE INDENIZAÇÕES E LEGAIS, QUE SUBIRAM RESPECTIVAMENTE, DAS MÉDIAS ANUAIS DE 140 CONTOS E 411 CONTOS PARA O DECÊNIO 1926-35, A 1.669 CONTOS E 1.316 CONTOS PARA O DECÊNIO 1936-45.

EM MIL CR$

ANO	PESSOAL			COMBUSTÍVEIS E LUBRIFICANTES.	DEMAIS MATERIAIS E DESPESAS DE OPERAÇÃO.	OUTRAS DESPESAS DE CUSTEIO. (+)	DESPESA GERAL DE CUSTEIO (NÃO INCLUINDO A QUOTA DE AMORTIZAÇÃO DAS LINHAS REVERSIVEIS)
	ORDENADOS E SALÁRIOS.	PREVIDÊNCIA SOCIAL, OUTROS BENEFÍCIOS E DESPESAS CORRELATAS.	TOTAL				
1926	25.271	1.157	26.428	8.993	12.080	6.767	54.268
1927	28.181	1.518	29.699	12.018	13.383	9.095	64.195
1928	29.119	1.902	31.021	9.147	14.045	9.426	63.639
1929	29.635	1.922	31.557	9.368	13.209	11.305	65.439
1930	29.054	1.477	30.531	9.798	12.380	3.604	56.313
1931	28.379	1.548	29.927	10.312	10.444	8.655	59.338
1932	29.364	1.471	30.835	7.504	7.081	7.806	53.226
1933	30.356	1.379	31.735	8.255	7.766	7.671	55.427
1934	33.621	1.548	35.169	9.014	6.923	7.856	58.962
1935	36.447	1.379	38.026	11.333	11.882	11.641	72.882
1936	40.757	1.944	42.701	14.702	10.717	11.080	79.200
1937	43.321	1.987	45.308	17.580	9.806	11.372	84.066
1938	45.174	2.205	47.609	19.885	11.750	11.204	90.448
1939	45.880	2.048	47.928	18.195	11.204	10.840	88.167
1940	45.541	2.030	47.571	17.187	11.133	10.455	86.346
1941	47.007	2.497	49.504	24.210	12.315	11.858	97.887
1942	49.983	3.346	53.329	32.687	14.889	15.547	116.452
1943	57.483	4.451	61.934	44.184	16.920	16.972	140.010
1944	72.077	7.301	79.378	50.401	22.490	25.322	177.591
1945	103.020	9.499	112.519	57.196	25.833	16.861	212.409
1946	131.200	11.474	142.674	58.416	24.321	14.149	239.560
1947	144.724	15.994	160.718	69.342	30.930	10.155	271.145

(+) - INCLUINDO RENOVAÇÕES ATÉ 1945. EM 1946, RENOVAÇÕES DEIXARAM DE SER DEBITADAS AO CUSTEIO, PASSANDO PARA O FUNDO DE RENOVAÇÃO PATRIMONIAL (TAXA ADICIONAL DE 10%).

O SEGUINTE QUADRO REVELA QUÃO POUCO TEM SIDO A RECOMPENSA POR TONELADA-QUILÔMETRO, DEVIDO ÀS CIRCUNSTÂNCIAS JÁ MENCIONADAS. VÊ-SE QUE OS AUMENTOS DE RECEITA DÃO ÍNDICES MUITO INFERIORES AOS ÍNDICES DE AUMENTO DE DESPESA, CONTINUADAMENTE DE 1930 A 1947, COM A ÚNICA EXCESSÃO DE 1932.

RECEITA, DESPESA E SALDO DE CUSTEIO POR TONELADA-QUILÔMETRO

Ano	RECEITA		DESPESA		SALDO DE CUSTEIO		Câmbio Médio Anual
	Cr$	Índices (1926 = 100)	Cr$	Índices (1926 = 100)	Cr$	Índices (1926 = 100)	
1926	0,26,55	100.0	0,18.78	100.0	0,07.77	100.0	33,391
1927	0,32.19	121.2	0,21.63	115.2	0,10.56	135.9	40,743
1928	0,33.59	126.5	0,22.40	119.3	0,11.19	144.0	40,421
1929	0,32.40	122.0	0,21.06	112.1	0,11.34	145.9	40,689
1930	0,30.25	113.9	0,22.90	121.9	0,07.35	94.6	44,393
1931	0,29.06	109.5	0,21,40	114.0	0,07.66	98.6	63,734
1932	0,28.56	107.6	0,19.96	106.3	0,08.60	110.7	48,531
1933	0,27.50	103.6	0,22.37	119.1	0,05.13	66.0	52,603
1934	0,26.44	99.6	0,20.18	107.5	0,06.26	80.6	59,248
1935	0,25.10	94.9	0,22.96	122.3	0,02.14	27.5	85.270
1936	0,25.24	95.1	0,22.17	118.1	0,03.07	39.5	86,182
1937	0,24.65	92.8	0,21,83	116.2	0,02.82	36.3	79,316
1938	0,27.43	103.3	0,24.98	133.0	0,02.45	31.5	86,242
1939	0,28.18	106.1	0,25.52	135.9	0,02.66	34.2	85,076
1940	0,28.21	106.3	0,25.58	136.2	0,02.63	33.8	77,151
1941	0,28.49	107.3	0,25.06	133.4	0,03.43	44.1	79.832
1942	0,31.72	119.5	0,28.80	153.4	0,02.92	37.6	79,585
1943	0,37.15	139.9	0,33.99	181.0	0,03.16	40.7	79,585
1944	0,47.09	177.4	0,42.16	224.5	0,04.93	63.4	79,326
1945	0,55.94	210.7	0,50.48	268.8	0,05.46	70.3	78,901
1946	0,62.50	235.4	0,56.00	298.2	0,06.50	83.7	78.230
1947	0,68.64	251.0	0,71.21	379.2	0,02.57	33.1	75,410

O TRABALHO FEITO PELO MATERIAL RODANTE

EM RESUMO, OS DADOS ESTATÍSTICOS ANUAIS PARA O PERÍODO 1926 A 1947, REFERENTES AO MATERIAL RODANTE DA LEOPOLDINA RAILWAY, SÃO OS DOS DOIS QUADROS ABAIXO. REVELAM OS ESFORÇOS FEITOS DURANTE A GUERRA MUNDIAL, NÃO OBSTANTE A FALTA DE MATERI

AIS PARA CONSERTOS E A INSUFICIÊNCIA DE COMBUSTÍVEIS, TANTO EM QUALIDADE COMO EM QUANTIDADE.

ANO	LOCOMOTIVAS HORAS EM SERVIÇO				LOCOMOTIVAS EM VAPOR. MÉDIA POR DIA	MÉDIA DE HORAS EM SERVIÇO POR LOCOMOTIVA POR DIA	PERCURSO QUILOMETRO MÉDIO POR LOCOMOTIVA POR DIA	MATERIAL RODANTE. QUANTIDADE		
	CORRENDO	MANOBRANDO	PARADA	TOTAL EM VAPOR				LOCOMOTIVA	CARROS	VAGÕES
1926	296.224	168.208	309.275	773.707	171,81	12,34	142,23	265	346	2.590
1927	303.241	167.097	293.799	764.137	173,16	12,09	145,98	275	358	2.722
1928	304.708	163.925	272.165	740.799	171,20	11,82	148,82	284	408	2.802
1929	324.011	174.551	317.575	816.137	184,21	12,14	147,76	297	413	2.802
1930	289.349	161.969	274.642	725.960	166,00	11,98	148,83	303	419	2.822
1931	291.335	154.031	267.377	712.743	166,25	11,75	147,49	303	425	2.834
1932	298.681	158.774	309.441	766.896	174,92	11,98	144,98	303	424	2.839
1933	308.332	171.787	340.548	820.667	183,87	12,23	143,50	303	427	2.838
1934	316.627	176.224	346.413	839.264	187,09	12,29	144,59	303	427	2.838
1935	331.566	184.595	352.627	868.788	193,13	12,32	146,65	303	428	2.838
1936	353.962	196.594	371.568	922.124	202,41	12,48	148,74	303	434	2.838
1937	353.657	203.594	373.696	930.947	203,94	12.51	148,39	311	438	2.881
1938	346.974	203.647	383.414	934.034	204,95	12,49	146,35	316	438	2.971
1939	343.860	200.427	386.179	930.466	206,52	12,34	145,16	316	438	3.021
1940	337.595	198.974	373.543	910.112	203,96	12,19	144,10	316	442	3.056
1941	351.254	204.746	372.816	928.816	207,64	12,26	146,22	315	442	3.066
1942	356.445	210.821	426.452	993.718	209,35	13,00	145,10	317	442	3.096
1943	358.496	215.192	474.446	1048.134	213,77	13,43	140,36	322	442	3.095
1944	353.588	222.983	475.574	1052.145	213,63	13,46	139,82	322	441	3.095
1945	350.284	226.298	464.691	1041.273	210,73	13,54	140,92	330	441	3.101
1946	349.305	229.767	426.641	1005.713	207,59	13,27	143,97	336	441	3.268
1947	345.444	230.863	430.994	1007.301	208,27	13,25	141,90	338	441	3.289

EVIDENTEMENTE A DIMINUIÇÃO DO PERCURSO QUILOMÉTRICO MÉDIO POR LOCOMOTIVA VAPOR DIA, NO PERÍODO 1943-1947 É DEVIDO AO AUMENTO DE LOCOMOTIVAS MANOBRANDO E PARADAS E CONSEQUENTEMENTE NO TOTAL EM VAPOR PELAS HORAS EXTRAORDINÁRIAS PAGAS AO PESSOAL DE TRENS.

ANO	TON. - QUILÔMETROS BRUTAS (1 000)			MÉDIA POR QUILÔMETRO CORRIDO		
	TODO O TRÁFEGO			TRÁFEGO PÚBLICO REMUNERADO		
	PÊSO ÚTIL	PÊSO MORTO	PÊSO BRUTO TOTAL	Nº DE VEÍCULOS	PÊSO ÚTIL TONS.	PÊSO MORTO TONS.-
1926	344.675	565.238	909.913	8,66	51,98	85,50
1927	364.186	595.789	959.975	8,60	52,13	85,47
1928	348.979	627.785	976.764	8,55	48,28	87,44
1929	376.351	675.161	1.051.513	8,54	48,94	88,51
1930	316.777	614.460	931.237	8,47	45,15	88,82
1931	331.683	628.981	960.664	8,38	46,44	88,92
1932	326.384	637.823	964.207	8,27	44,28	87,73
1933	318.534	657.120	975.655	8,22	41,59	87,93
1934	355.244	687.115	1.042.358	8,48	45,55	90,17
1935	392.231	731.306	1.123.537	8,59	47,93	91,11
1936	425.690	775.743	1.201.432	8,56	49,15	91,17
1937	450.700	790.952	1.241.652	8,75	52,36	93,18
1938	452.973	811.762	1.264.735	8,95	53,20	96,90
1939	439.820	822.606	1.262.427	8,92	51,81	98,27
1940	422.064	812.395	1.234.459	8,96	50,71	98,83
1941	458.968	858.422	1.317.391	9,04	52,78	99,96
1942	485.236	853.905	1.339.141	9,03	56,28	100,21
1943	495.852	818.813	1.314.665	9,02	60,21	100,11
1944	504.632	820.103	1.324.735	8,90	60,99	100,14
1945	517.645	822.318	1.339.963	8,98	63,44	101,69
1946	507.552	833.038	1.340.590	8,94	61,88	102,76
1947	466.555	822.823	1.289.378	8,64	57,22	102,12

A DIMINUIÇÃO DO PÊSO ÚTIL FOI DEVIDA A QUEDA DOS TRANSPORTES E TAMBÉM A INTRODUÇÃO DE CERCA DE 400 VAGÕES DE 30 TONELADAS QUE NOS 3 PRIMEIROS MESES CIRCULARAM APENAS COM 20 TONELADAS.

RESULTADOS FINANCEIROS

O ÚLTIMO BALANÇO PUBLICADO PELA LEOPOLDINA RAILWAY (EM 31 DE DEZEMBRO DE 1946) APRESENTA O CAPITAL POR AÇÕES NO MONTANTE DE LIBRAS £9.716.030, EMITIDAS E CONVERTIDAS EM STOCK, COM DEBENTURES TOTALIZANDO £5.521.789.

O CAPITAL INVERTIDO NA ESTRADA NO FIM DE 1946 MONTOU A £16.873.361. OU SEJA £1.635.552 EM EXCESSO DO CAPITAL SUBSCRITO, O

EXCEDENTE PELO INVESTIMENTO DE RESERVAS.

AO CAMBIO MÉDIO EM VIGOR NO ANO DE 1946, OU SEJA Cr$ 78,23, O CAPITAL INVERTIDO REPRESENTA Cr$ 1.320.003.000,00.

DE 1898 ATÉ 1929 OS DIVIDENDOS DISTRIBUÍDOS PELA COMPANHIA, DEPOIS DE PAGOS OS JUROS DE DEBENTUROS, ATINGIRAM UMA MÉDIA DE SÒMENTE 2,43% POR ANO. EM SEIS DESTES ANOS NÃO FOI POSSIVEL DISTRIBUIR DIVIDENDO ALGUM E O MAIOR DIVIDENDO OUTRORA ATINGIDO FOI DE 5%. E ISTO SÒMENTE NOS ANOS DE 1928 E 1929. A MÉDIA ANUAL DOS JUROS DE DEBENTURES PAGOS DE 1898 A 1946 FOI SÒMENTE 3,85%.

ALÉM DAS RENOVAÇÕES E MELHORAMENTOS FEITOS POR CONTA DE CAPITAL, A COMPANHIA EXPENDEU, NO PERÍODO 1903 A 1946, MAIS £5.097,887 EM RENOVAÇÕES FEITAS POR CONTA DO SEU FUNDO DE RENOVAÇÕES, CONSTITUIDO POR QUOTAS DA RECEITA BRUTA.

IMPORTA ESTA SOMA, CONVERTIDA AO CAMBIO MÉDIO DE 1946, Cr$ 398.827.700,00.

DE 1930 ATÉ A PRESENTE DATA HENHUM DIVIDENDO TEM SIDO GANHO OU PAGO, E DESDE 1937 O SALDO DA RECEITA TEM SIDO INSUFICIENTE PARA LIQUIDAR OS JUROS DE DEBENTURES, RESULTANDO EM PREJUIZO EM CADA ANO FINANCEIRO. ASSIM O SALDO DEVEDOR TRANSPORTADO PARA O ANO DE 1947 MONTA EM LIBRAS 2.258.559 O QUE NÃO É DE ADMIRAR CONSIDERANDO O DECRESCIMO (ESTIMADO COM BASES JUSTAS E SEGURAS) DE LIBRAS 6.779.046 NA RECEITA DE PASSAGEIROS E CARGAS, DEVIDO Á DESASTROSA CRISE DO CAFÉ E AOS ANOS DE DEPRESSÃO ECONÔMICA CAUSADOS PELA MESMA. E É SÓ DE JUSTIÇA RECORDAR QUE ÊSTE DECRESCIMO FOI GRANDEMENTE AUMENTADO PELA DESORGANIZAÇÃO DO TRÁFEGO DA COMPANHIA DURANTE A ÉPOCA DE RETENÇÕES E DA QUOTA DE SACRÍFICIO DO D.N.C. CENTENAS DE VAGÕES CARREGADOS COM CAFÉ FICAVAM DETIDOS NAS LINHAS POR LONGO TEMPO, IMOBILIZADOS PARA O SERVIÇO DE TRANSPORTE PÚBLICO E FEITOS, ENFIM, VAGÕES ARMAZENS DE CAFÉ.

OUTROS FATORES CONTRIBUINDO PARA O RESULTADO DEFICITÁRIO DAS FINANÇAS DA COMPANHIA FORAM: - A QUEDA DO CAMBIO, QUE ATINGIU, ALÉM DO CAFÉ, TODAS AS FONTES DE RECEITA, ESPECIALMENTE NA CONVERSÃO EM LIBRAS; TARIFAS EXCESSIVAMENTE BAIXAS, E A CONCORRÊNCIA, TANTO RODOVIÁRIA COMO MARÍTIMA, COMBINADA COM, DESDE 1934, O ENORME E PROGRESSIVO AUMENTO DAS DESPESAS DE CUSTEIO, TANTO EM RESPEITO DE MATERIAIS COMO DE PESSOAL.

POR ISSO, E POR MOTIVOS OUTROS, POUCO SE TEM PODIDO FAZER NO SENTIDO DE MECANISAR OS SERVIÇOS DAS ESTAÇÕES, ARMAZENS E PÁTIOS DE MANEIRA A REDUZIR O NÚMERO E AUMENTAR OS SALÁRIOS DO SERVIDOR ESPECIALIZADO.

É FORÇOSO RECONHECER A NATUREZA E VOLUME DE SERVIÇO, NA MAIORIA DAS ESTAÇÕES, PELO MENOS NO QUE DIZ RESPEITO AO TRÁFEGO, POUCO SE PRESTAM PARA MUITAS INOVAÇÕES NO SENTIDO DE MECANIZAÇÃO.

É VERDADE QUE A MECANIZAÇÃO DAS CHAVES DOS DESVIOS, FAZENDO-AS FUNCIONAR POR ALAVANCAS NAS ESTAÇÕES, COADJUVADO PELO EMPREGO DE SINAIS E DISCOS LUMINOSOS COLOCADOS NO LOCAL DAS CHAVES, SERIA DO ALCANCE E MUITO CONTRIBUIRIA PARA A SEGURANÇA DO MOVIMENTO, MAS É PROBLEMÁTICO ADMITIR-SE QUE A ADOÇÃO, EM SENTIDO GERAL, RESULTARIA NA DIMINUIÇÃO DO NÚMERO DE GUARDAS-CHAVES, JÁ QUE ESTES SÃO APROVEITADOS EM OUTROS MISTERES, TAIS COMO LIMPESA, CARGA E DESCARGA DE MERCADORIAS, A MECANIZAÇÃO DESTES ÚLTIMOS NÃO SE RECOMENDA NA MAIORIA DAS ESTAÇÕES, PELO PEQUENO VOLUME DOS SERVIÇOS.

A MECANIZAÇÃO DE MANOBRAS NAS ESTAÇÕES POR MEIO DE "CAPSTANS" SÓ SE JUSTIFICARÁ, TALVEZ, NOS PÁTIOS MAIORES, COMO SEJAM: PRAIA FORMOSA, NITERÓI E CAMPOS.

EM NITERÓI ACABAMOS DE INSTALAR GUINDASTES ELÉTRICOS PARA DESCARGA DO CARVÃO COM ÓTIMOS RESULTADOS, BASTANDO DIZER O SERVIÇO QUE ERA FEITO COM 26 HOMENS PASSOU A SER COM 8 DOBRANDO NO MESMO PERÍODO A TONELAGEM DESCARREGADA (DE 150 PASSOU A 300) JÁ ESTANDO OS ESTIVADORES MAL SATISFEITOS COM O PRO

GRESSO OBTIDO.

TAMBÉM TEMOS MECANIZADO O SERVIÇO DE ESTATISTICA E DE FOLHA DE PAGAMENTO E ESTAMOS EM VIAS DE MECANIZAR A REVISÃO DOS DESPECHOS NA CONTADORIA.

ONDE O VOLUME DE TRÁFEGO JUSTIFICA, TEMOS GUINDASTES PARA O MANEJO DE PEÇAS E PESOS GRANDES, SOMANDO A 21 O NÚMERO QUE TEMOS EM SERVIÇO.

NAS ESTAÇÕES DE MAIOR MOVIMENTO E NAS DE BALDEAÇÃO TEMOS O SERVIÇO DE CARGA E DESCARGA CONTRATADO COM PARTICULARES PAGANDO POR TONELADA PREÇOS VARIÁVEIS DE 6 A 12 CRUZEIROS E SENDO ELES RESPONSÁVEIS PELAS FALTAS OU AVARIAS VERIFICADAS NO SERVIÇO A SEU CARGO. FOI O MEIO MAIS PRÁTICO DE RESOLVER EFICIENTEMENTE A MANIPULAÇÃO DA CARGA DEVIDO A FALTA DE BRAÇOS. NO RIO E EM NITERÓI O SERVIÇO É FEITO PELA ESTIVA COM CONTRATO NAS MESMAS CONDIÇÕES, POR PREÇO MUITO MAIS ELEVADO.

TAMBÉM PELO MESMO SISTEMA É FEITO O SERVIÇO DE CARGA E DESCARGA DO CARVÃO E LENHA EM BARÃO DE MAUÁ E DE LIMPESA DE CARROS DE PASSAGEIROS NO RIO E EM NITERÓI.

COLOCADAS EM PONTOS ESTRATÉGICOS TEMOS DEZ (10) BALANÇAS PARA A PESAGEM DE CARROS E, EM VISCONDE DE ITABORAÍ, TEMOS UMA INSTALAÇÃO EFICIENTE PARA A LAVAGEM E DESINFECÇÃO DE CARROS DE ANIMAIS. PARA ÊSTE SERVIÇO, TAMBÉM TEMOS APARELHOS PORTATEIS LOCALIZADOS EM ESTAÇÕES CONVENIENTES.

NA LINHA DO NORTE - (SUBURBANA DO RIO) - ONDE O SERVIÇO DE TRENS É MAIS INTENSO, TEMOS CABINES MECÂNICAS PARA SINALIZAÇÃO E, NUM CURTO TRECHO, A PARTIR DE NITERÓI, EMPREGAMOS O SISTEMA "STAFF" PARA O MOVIMENTO DE TRENS. EM SENTIDO GERAL, POREM, O MOVIMENTO DE TRENS É FEITO POR LICENCIAMENTO ESCRITO POR VIA TELEGRÁFICA.

DADA A IMPOSSIBILIDADE DE TROCAR OS CARROS DE PASSAGEIROS DIARIAMENTE EM VISTA DO NÚMERO ESCASSO À NOSSA DISPOSIÇÃO, SERIA DE ALCANCE POSSUIR INSTALAÇÕES MECÂNICAS EM SUBSTITUIÇÃO AOS PROCESSOS USADOS PARA A RÁPIDA E EFICIENTE LIMPESA E LAVAGEM DOS CARROS DE PASSAGEIROS, NOS PONTOS TERMINAIS DOS NOSSOS TRENS.

DE ALCANCE TAMBÉM, SERIA POSSUIR INSTALAÇÕES MECÂNICAS QUE FACILITASSEM E ABREVIASSEM O FORNECIMENTO DE COMBUSTIVEL ÀS LOCOMOTIVAS, AO LONGO DAS LINHAS. O EMPREGO DE CARRINHOS COM ESCADAS E PLATAFORMAS ELEVADORAS, SERIA, EM ALGUNS CASOS, DE PROVEITO NO EMPILHAMENTO DE SACOS NOS ARMAZENS.

PROCURAMOS TORNAR O MAIS GERAL POSSÍVEL O CARREGAMENTO E A DESCARGA POR CONTA DOS INTERESSADOS PROCURANDO SÓ FAZELA PARA ABREVIAR A CIRCULAÇÃO DOS VAGÕES OU PARA AS PEQUENAS EXPEDIÇÕES.

RELATIVAMENTE AO SERVIÇO DE RECLAMAÇÕES A LEOPOLDINA O TEM EM BOAS CONDIÇÕES E OUSO DIZER SEM RECEIO DE CONTESTAÇÃO PODE-SE CONSIDERAR EM DIA. AS RECLAMAÇÕES ATÉ Cr$ 500,00 SÃO PAGAS NAS ESTAÇÕES LOGO APÓS A VERIFICAÇÃO DA SUA EXATIDÃO, SENDO QUE AS DE GÊNEROS PERECIVEIS SÃO DE PAGAMENTO IMEDIATO, AS QUE PASSA DE Cr$ 500,00 SÃO PAGAS NA TESOURARIA EM GERAL E NAS ESTAÇÕES SI CONVIER A PARTE INTERESSADA. AS RECLAMAÇÕES DE FALTAS DEVEM AGUARDAR O PERÍODO REGULAMENTAR PARA SER CONSIDERADA EXTRAVIADA E ALGUNS CASOS JÁ TEM SE VERIFICADO DO APARECIMENTO APÓS O PAGAMENTO.

TEMOS ACELERADO O PROCESSO DE PAGAMENTO FICANDO AS RESPONSABILIDADES PARA SEREM APURADAS POSTERIORMENTE, A FIM DE SE DEBITAR O EMPREGADO CULPADO OU A PRÓPRIA COMPANHIA EM CONTA DE CUSTEIO (INDENIZAÇÕES). OS QUADROS JUNTOS MOSTRAM O MOVIMENTO DISCRIMINATIVO DAS RECLAMAÇÕES NO PERÍODO DE 1933 A 1948 (1º SEMETRE). POR ELES SE VERIFICA QUE JUSTAMENTE NO PERÍODO DE GUERRA E APÓS GUERRA COM O RACIONAMENTO AUMENTOU SENSIVELMENTE O VOLUME DE RECLAMAÇÕES E A QUANTIA DE INDINIZAÇÕES. COM EFEITO EM 1939 FORAM APRESENTADAS 460 RECLAMAÇÕES NUM TOTAL DE Cr$ 62.828,70; EM 1940 BAIXOU PARA 375 RECLAMAÇÕES NO VALOR

DE Cr$ 52.523,00; EM 1941, 307 RECLAMAÇÕES NO VALOR DE Cr$ 43.212,10; EM 1942, 282 RECLAMAÇÕES NO VALOR DE Cr$ 141.484,30, SUBINDO EM 1943 PARA 470 RECLAMAÇÕES NO VALOR DE Cr$ 142.205,60; CONTINUANDO A SUBIR EM 1944 PARA 837 RECLAMAÇÕES VALENDO Cr$ 415.065,20. ELEVANDO-SE AO MÁXIMO EM QUANTIDADE EM 1945 PARA 2.294 RECLAMAÇÕES VALENDO Cr$ 1.077.651,10, BAIXOU EM NÚMERO EM 1946 PARA 1915, MAS SUBIU EM VALOR PARA Cr$1.285.565,00; EM 1947 CONTINUOU A DESCER EM NÚMERO PARA 1.279, MAS SUBIU EM VALOR PARA Cr$ 1.432.137,60 E FELIZMENTE NO PRIMIERO SEMESTRE DO CORRENTE ANO DESCEU PARA 426 RECLAMAÇÕES NO VALOR DE Cr$ 241.300,10.

A COMPANHIA HÁ TEMPOS FOI CONVIDADA PELA CENTRAL DO BRASIL PARA ADOTAR O SEGURO DO TRANSPORTE NOS MOLDES POR ELA SEGUIDO. DOS ESTUDOS A QUE PROCEDEU, VERIFICOU SER ALTAMENTE PREJUDICIAL A SUA ADOÇÃO, POR ISSO QUE, APESAR DA TAXA OFERECIDA PELAS COMPANHIAS SEGURADORAS SER A SEXTA PARTE DA COBRADA À CENTRAL AS INDENIZAÇÕES POR ELA PAGA FICAVAM AINDA 10 VEZES MENOR DO QUE A QUOTA QUE CABERIA AO SEGURO.

ESTATÍSTICA DEMONSTRATIVA DO MOVIMENTO DE RECLAMAÇÕES PAGAS POR CONTA DA COMPANHIA NOS SEGUINTES ANOS

CLASSIFICAÇÃO	1933		1934		1935		1936		1937	
	Nº	Importe Cr$	Nº	Importe Cr$	Nº	Importe Cr$	Nº	Importe Cr$	Nº	Importe Cr$
Falta de pêso - aves e ovos.....	47	893,00	28	512,00	54	1.189,90	79	1.885,20	112	3.846,80
Falta de volumes - aves e ovos.....	4	81,00	20	789,00	17	986,40	51	2.813,00	95	6.756,60
Falta de volumes não pesados.....	-	-	-	-	1	10,00	-	-	-	-
Falta por sacaria em máu estado.....	16	235,00	9	214,00	23	372,80	11	226,40	-	-
Falta de sacas de café.....	5	148,00	1	170,00	8	1.398,20	-	-	4	919,30
Falta de sacas de cereais.....	8	232,00	9	183,00	5	154,10	15	737,50	27	1.989,00
Falta de volumes - Importação.....	13	1.193,00	36	5.500,00	25	2.719,30	61	8.647,10	94	18.458,90
Falta de volumes - Exportação.....	15	338,00	8	571,00	25	3.774,10	83	4.807,50	151	10.625,60
Falta de volumes entre estações.....	14	871,00	20	4.352,00	45	2.144,30	47	2.537,20	2	116,10
Avaria por fogo.....	7	20.789,00	20	6.587,00	8	10.671,40	34	48.556,30	13	5.411,40
Avarias - Vagões sujos.....	2	72,00	-	-	1	280,00	2	700,00	-	-
Avarias - Vagões defeituosos.....	9	539,00	8	1.161,00	31	9.177,70	5	722,20	9	1.502,90
Avarias ou faltas - Cargas e descargas.....	13	897,00	18	1.050,00	6	1.462,70	1	7,80	1	350,00
Avarias ou faltas em trânsito.....	13	400,00	5	245,00	10	821,70	10	277,70	-	-
Demora em transporte.....	4	149,00	2	327,00	-	-	3	189,10	-	-
Avaria em armazem.....	9	495,00	6	787,00	9	552,50	7	817,40	4	372,30
Avarias diversas.....	8	207,00	45	4.228,00	45	2.329,50	108	9.521,90	242	16.173,40
Avaria e falta por acidente.....	6	990,00	4	906,00	54	14.181,00	10	2.755,80	10	12.348,40
Volumes violados.....	85	3.869,00	41	1.482,00	74	3.367,00	90	5.843,70	109	7.722,50
Roubos em armazens.....	1	75,00	1	25,00	6	135,00	2	271,00	-	-
Roubos em vagões violados.....	2	437,00	5	362,00	9	1.389,90	27	9.043,00	-	-
Faltas de vasilhames vazios.....	1	40,00	2	88,00	8	1.066,00	6	148,00	5	192,00
Diversos não classificados.....	9	978,00	15	1.616,00	8	273,70	13	998,50	-	-
Materiais da Companhia.....	8	283,00	9	717,00	10	1.054,30	14	484,00	9	319,10
TOTAIS.....	299	34.211,00	312	31.872,00	482	59.511,50	679	101.990,40	887	87.104,30

ESTATÍSTICA DEMONSTRATIVA DO MOVIMENTO DE RECLAMAÇÕES PAGAS POR CONTA DA COMPANHIA NOS SEGUINTES ANOS

	1943		1944		1945		1946		1947	
	Nº	Importe Cr$	Nº	Importe Cr$	Nº	Importe Cr$	Nº	Importe Cr$	Nº	Importe Cr$
Falta de pêso - aves e ovos.....	4	164,30	49	4.835,30	144	17.496,40	161	26.037,90	129	30.407,40
Falta de volumes - aves e ovos..	15	1.405,60	29	3.538,90	103	20.321,30	59	16.272,10	49	11.226,20
Falta de volumes não pesados....	-	-	-	-	1	235,50	-	-	-	-
Falta por sacaria em máu estado.	-	-	-	-	2	1.462,00	-	-	-	-
Falta de sacas de café.....	12	1.823,70	9	7.364,20	23	22.503,20	19	25.987,80	18	15.868,00
Falta de sacas de cereais.....	12	817,90	28	5.631,90	96	29.820,50	39	10.608,00	30	16.360,20
Falta de volumes - Importação...	17	3.800,50	84	53.586,50	379	235.712,60	288	213.706,30	141	160.510,80
Falta de volumes - Exportação...	57	10.935,50	159	58.164,60	405	136.929,40	298	87.425,40	170	70.841,60
Falta de volumes entre estações.	-	-	-	-	2	344,80	-	-	9	2.400,40
Avaria por fogo.....	43	47.402,60	104	174.356,80	95	312.772,70	196	470.045,50	262	775.283,80
Avarias - Vagões sujos.....	-	-	1	808,00	-	-	2	2.111,00	-	-
Avarias - Vagões defeituosos....	21	11.948,70	23	6.298,90	12	22.657,70	10	7.766,90	10	19.310,50
Avarias ou faltas - Carga e descarga.....	-	-	-	-	6	502,50	-	-	1	400,00
Avarias ou faltas em trânsito...	4	198,30	7	2.477,60	7	1.373,30	2	451,40	4	214,50
Demora em transporte.....	-	-	1	54,00	4	657,70	3	12.107,90	2	2.185,70
Avaria em armazem.....	6	3.180,60	2	148,60	1	121,10	-	-	2	734,50
Avarias diversas.....	223	30.592,30	127	26.086,80	237	42.340,00	265	49.382,70	145	52.322,60
Avaria e falta por acidente.....	15	28.292,10	44	49.578,60	73	131.602,10	38	260.838,90	27	178.199,00
Volumes violados.....	36	1.567,10	156	15.692,50	536	64.685,80	436	69.757,30	154	33.377,00
Roubos em armazens.....	-	-	1	5.700,50	2	11.244,10	-	-	2	4.830,00
Roubos em vagões violados.....	-	-	-	-	3	6.399,60	3	15.169,90	19	39.680,70
Faltas de vasilhames vazios.....	1	10,00	6	208,20	143	14.931,30	75	15.101,70	88	15.231,40
Diversos não classificados.....	-	-	-	-	-	-	-	-	1	398,60
Materiais da Companhia.....	4	66,40	7	533,30	20	3.537,50	21	2.794,30	16	2.354,70
T O T A I S.....	470	142.205,60	837	415.065,20	2294	1.077.651,10	1915	1.285.565,00	1279	1.432.137,60

ESTATÍSTICA DEMONSTRATIVA DO MOVIMENTO DE RECLAMAÇÕES PAGAS POR CONTA DA COMPANHIA NOS SEGUINTES ANOS

CLASSIFICAÇÃO	1938		1939		1940		1941		1942	
	Nº	Importe Cr$	Nº	Importe Cr$	Nº	Importe Cr$	Nº	Importe Cr$	Nº	Importe Cr$
Falta de pêso - aves e ovos.....	58	1.680,40	25	528,00	36	2.180,60	19	1.623,90	8	291,90
Falta de volumes - aves e ovos..	77	5.060,30	28	1.909,10	8	621,90	10	593,50	3	219,70
Falta de volumes não pesados....	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Falta por sacaria em mau estado.	-	-	-	-	3	101,50	-	-	-	-
Falta de sacas de café.....	12	1.366,50	7	1.514,00	5	1.101,60	2	256,30	8	840,80
Falta de sacas de cereais.....	65	4.522,10	16	644,90	11	737,50	8	206,40	-	-
Falta de volumes - Importação...	74	12.029,90	37	6.714,00	35	5.456,80	18	2.125,60	21	2.337,40
Falta de volumes - Exportação...	162	13.074,60	85	7.080,20	35	3.525,50	43	4.147,90	32	4.680,00
Falta de volumes entre estações.	-	-	-	-	8	434,50	-	-	-	-
Avaria por fogo.....	30	20.616,40	42	24.863,90	14	5.077,20	23	18.094,00	20	96.820,40
Avarias - Vagões sujos.....	-	-	4	311,80	6	1.871,70	1	975,80	2	1.729,60
Avarias - Vagões defeituosos....	13	3.111,50	7	1.057,80	9	2.765,70	7	3.936,40	5	1.467,20
Avarias ou faltas - Carga e descarga.....	-	-	-	-	5	76,40	-	-	3	1.142,70
Avarias ou faltas em trânsito...	-	-	1	37,60	6	130,30	-	-	2	231,80
Demora em transporte.....	-	-	1	36,30	-	-	-	-	-	-
Avaria em armazém.....	2	1.567,20	1	40,00	9	740,80	2	164,90	5	9.598,50
Avarias diversas.....	261	12.647,90	145	10.372,30	120	10.005,90	136	6.529,50	134	11.040,70
Avaria e falta por acidente.....	22	23.768,20	6	5.586,90	14	12.736,40	8	2.992,70	13	10.306,90
Volumes violados.....	115	7.276,90	34	985,80	33	1.356,50	20	602,30	22	668,90
Roubos em Armazéns.....	-	-	-	-	1	306,40	-	-	-	-
Roubos em vagões violados.....	1	240,00	-	-	-	-	-	-	-	-
Faltas de vasilhames vazios.....	-	-	3	351,00	3	76,00	-	-	-	-
Diversos não classificados.....	-	-	-	-	-	-	1	3,70	-	-
Materiais da Companhia.....	43	7.854,90	18	795,10	14	3.219,80	9	959,20	4	107,80
TOTAIS.....	935	114.816,90	460	62.828,70	375	52.523,00	307	43.212,10	282	141.484,30

ESTATÍSTICA DEMONSTRATIVA DO MOVIMENTO DE RECLAMAÇÕES PAGAS POR CONTA DA COMPANHIA - 1948

CLASSIFICAÇÃO	JANEIRO		FEVEREIRO		MARÇO		ABRIL		MAIO		JUNHO		TOTAIS	
	Nº	Cr$	Nº	Cr$	Nº	Cr$	Nº	Cr$	Nº	Cr$	Nº	Cr$	Nº	Cr$
FALTA DE PÊSO - AVES E OVOS	11	1.494,60	4	203,20	4	668,10	12	1.639,60	5	648,30	5	649,50	41	5.303,30
FALTA DE VOLUMES-AVES E OVOS	3	484,80	3	522,60	3	574,20	4	841,00	1	100,00	6	1.318,30	20	3.840,90
FALTA DE VOLUMES NÃO PESADOS	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
FALTA POR SACARIA EM MÁU ESTADO.....	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
FALTA DE SACAS DE CAFÉ.....	-	-	1	2.160,00	1	1.041,60	2	1.515,90	-	-	1	360,00	5	5.077,50
FALTA DE SACAS DE CEREIAIS.	-	-	1	718,00	2	1.239,80	1	1.600,00	3	1.152,00	1	150,00	8	4.859,80
FALTA DE VOLUMES-IMPORTAÇÃO	8	2.794,60	8	2.215,50	8	26.575,60	18	22.817,70	5	2.646,40	6	9.190,00	53	66.239,80
FALTA DE VOLUMES-EXPORTAÇÃO	16	5.486,00	12	2.177,10	4	695,40	13	5.583,50	18	25.643,40	10	5.260,40	73	44.845,80
FALTA DE VOLUMES ENTRE ESTAÇÕES.....	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
AVARIA POR FOGO.....	-	-	3	2.908,90	-	-	2	5.882,30	16	30.146,30	8	18.328,50	29	57.266,00
AVARIAS - VAGÕES SUJOS.....	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
AVARIAS - VAGÕES DEFEITUOSOS.....	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	2	768,70	2	768,70
AVARIAS OU FALTAS-CARGAS E DESCARGA.....	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
AVARIAS OU FALTAS EM TRANSITO.....	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
DEMORA EM TRANSPORTE.....	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
AVARIA EM ARMAZÉM.....	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
AVARIAS DIVERSAS.....	32	7.644,50	8	1.891,00	12	3.836,10	21	3.362,00	14	2.738,20	10	1.916,00	97	21.387,80
AVARIA E FALTA POR ACIDENTE	-	-	1	3.547,50	1	7.493,50	1	3.500,00	2	2.706,40	6	1.277,80	11	18.525,20
VOLUMES VIOLADOS.....	14	2.687,30	11	982,70	4	697,20	19	1.883,30	9	3.919,90	10	840,90	67	11.011,30
ROUBOS EM ARMAZÉNS.....	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
ROUBOS EM VAGÕES VIOLADOS..	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
FALTAS DE VASILHAMES VAZIOS.....	3	610,00	2	263,30	2	390,00	3	142,00	1	40,00	-	-	11	1.445,30
DIVERSOS NÃO CLASSIFICADOS.	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
MATERIAIS DA COMPANHIA.....	3	187,50	3	223,20	-	-	1	170,00	2	148,00	-	-	9	728,70
TOTAIS.....	90	21.389,30	57	17.813,00	41	43.211,50	97	48.937,30	76	69.888,90	65	40.060,10	426	241.300,10

MANTEMOS UM SERVIÇO ESPECIAL DE INVESTIGAÇÕES QUE TEM PRESTADO OS MAIS VALIOSOS SERVIÇOS ESPECIALMENTE AO COMÉRCIO QUE DELE SE TEM VALIDO E AOS EMPREGADOS EVITANDO SEJAM ELES RESPONSABILISADOS POR FALTAS E EXTRAVIOS NA MAIORIA DAS VEZES POR DISPLICICÊNCIA, DEIXANDO DE CUMPRIR EXIGÊNCIAS REGULAMENTARES ESPECIALMENTE NA FACILIDADE DA ENTREGA DA MERCADORIA EM CONFIANÇA PARA POSTERIOR RECOLHIMENTO DO RECONHECIMENTO NA SUPOSIÇÃO DE ASSIM DIMINUIREM A CONCURRENCIA.

TAMBÉM MUITO TEM CONCORRIDO PARA A DIMINUIÇÃO DO SERVIÇO DE RECLAMAÇÕES A DIMINUIÇÃO DO TRÁFEGO E A MAIOR VIGILANCIA EXERCIDA NAS ESTAÇÕES POR POLICIA ESPECIAL FARDADA PERTENCENTE E NOMEADA PELOS GOVERNOS ESTADUAIS E CUSTEADA PELA COMPANHIA.

CHEGAMOS A ESSA CONCLUSÃO PORQUE HÁ ALGUNS ANOS ANTES DE OUTUBRO DE 1945, A CAIXA DE APOSENTADORIA E PENSÕES EXIGIA QUE TODO EMPREGADO CONSIDERADO INAPTO PARA OS SERVIÇOS FERROVIÁRIO, DEFEITO FÍSICO, DEFICIÊNCIA DE VISÃO, ETC., FOSSE COLOCADO COMO VIGIA, O QUE NÃO SÓ CONSIDERAMOS DESARRASOADO COMO DESUMANO. PREFERIMOS EXTINGUIR OS VIGIAS A PROPORÇÃO QUE SEVÃO DANDO AS VAGAS E SUBSTÍTUI-LOS POR VIGILANTES. O RESULTADO TEM SIDO COMPENSADOR.

EM MATERIA DE FALTAS E AVARIAS E O RÁPIDO E CORTÊS ATENDIMENTO DAS RECLAMAÇÕES DO PÚBLICO, TEMOS UMA SECÇÃO QUE CUIDA DESSE SERVIÇO, ASSIM COMPREENDIDO:

A) - FALTAS E SOBRAS DE VOLUMES;
B) - TROCA DE MARCAS;
C) - VEÍCULOS SEM DOCUMENTOS OU COM ÊSTES TROCADOS OU EMENDADOS;
D) - VOLUMES AVARIADOS OU VIOLADOS;
E) - DIFERENÇAS DE PÊSO;
F) - ARMAZENAGENS;
G) - ESTADIAS;
H) - REDESPACHOS;
I) - VOLUMES DE FÁCIL DETERIORAÇÃO OU NÃO RETIRADOS PRONTAMENTE NOS DESTINOS;
J) - OBJETOS ESQUECIDOS NOS CARROS DE PASSAGEIROS OU ESTAÇÕES;
K) - MULTAS;

L) - SELAMENTO DE VAGÕES;
M) - CERTIDÕES;
N) - LEILÕES;
O) - DESPACHOS DEMORADOS;
P) - CONTROLE SOBRE PERCURSOS DE VEÍCULOS E OUTROS ASSUNTOS NÃO ESPECIFICADOS.

DISPÕE ESTA SECÇÃO DE UM QUADRO DE FUNCIONÁRIOS APTOS A LIDAR COM O PÚBLICO, ONDE AS RECLAMAÇÕES SÃO SEMPRE ATENDIDAS COM INTERÊSSE.

ACONTECE QUE, REGRA GERAL, O PÚBLICO DESCONHECENDO A ORGANIZAÇÃO FERROVIÁRIA, ENTENDE QUE UMA SIMPLES RECLAMAÇÃO VERBAL OU MESMO ESCRITA, TEM VALOR DEFINITIVO PARA TODOS OS CASOS.

NESTE PARTICULAR TEM SIDO CONSTANTE A NOSSA PREOCUPAÇÃO, DENTRO DOS LIMITES POSSIVEIS, A DOUTINAÇÃO DO NOSSO PESSOAL, DE MOLDES A QUE O PÚBLICO SEJA SEMPRE BEM ORIENTADO NO ENCAMINHAMENTO DAS SUAS RECLAMAÇÕES E, ESTAS, PROCESSADAS COM RAPIDES, DESDE QUE A NATUREZA DOS CASOS A TANTO FACILITE. DISPÕEM, ASSIM, AS ESTAÇÕES, NÃO SÓ DE CLARAS INSTRUÇÕES COMO FAZEREM E AINDA DE UMA SÉRIE DE IMPRESSOS QUE FACILITAM O CURSO DOS RESPECTIVOS PROCESSOS.

NOS CASOS DE AVARIAS OU VIOLAÇÕES O PROCESSAMENTO E PAGAMENTO DAS INDENIZAÇÕES PODE SER E TÊM SIDO FEITO PRONTAMENTE, UMA VEZ APURADO QUE O DIREITO DA PARTE É LÍQUIDO E INSOFISMAVEL. PARA AS FALTAS DE VOLUMES, CONSOANTE O ARTº 113 DO REGULAMENTO GERAL DOS TRANSPORTES, SENDO O PRAZO PARA OS TRANSPORTES ESTIPULADO EM 30 DIAS, O PAGAMENTO PODERÁ SER FEITO LOGO APOS A EXTINÇÃO DAQUELE PRASO, SALVO QUANDO SE TRATAR DE MERCADORIA PERECIVEL, QUE NÃO EXIGE O MESMO TRATAMENTO.

NO QUE CONCERNE A "DESPACHOS DEMORADOS", LIGADO AO QUAL ESTÁ O CONTROLE DE VAGÕES, TEMOS O SERVIÇO ASSIM ORGANIZADO:

AS RECLAMAÇÕES, QUANDO FEITAS POR CARTAS, VERBALMENTE

OU MESMO PELO TELEFONE, O PRIMEIRO CUIDADO É DE AS ACUSAR. EM SEGUIDA EXAMINA-SE SE JÁ EXISTE PROCESSO PARA CADA CASO; EM CASO NEGATIVO, ABRE-SE PROCESSO DISTINTO, RECEBENDO O MESMO ANDAMENTO IMEDIATO, ALIÁS É COMUM JÁ ESTARMOS PROCESSANDO O ASSUNTO QUANDO RECLAMADO PELA PARTE INTERESSADA E, ISSO, PELO FATO DOS CHEFES DE ESTAÇÕES TEREM A OBRIGAÇÃO DE SE CORRESPONDEREM ENTRE SI, DE ACÔRDO COM AS ORDENS INTERNAS DA ESTRADA, DANDO CIÊNCIA À SECÇÃO DE RECLAMAÇÕES. DAS RECLAMAÇÕES QUE FAZEM ÁS PROCEDÊNCIAS, A CHEFIA RECEBE CÓPIAS, COM O QUE ACOMPANHA OS CASOS PROCESSADOS. TRATA-SE DE UMA NORMA QUE ADOTAMOS COM BONS RESULTADOS, APRESSANDO O CURSO DOS DESPACHOS, EMBORA O REGULAMENTO GERAL DOS TRANSPORTES DE O PRAZO DE 30 DIAS PARA AS ENTREGAS NOS DESTINOS DAS MERCADORIAS DESPACHADAS COMO CARGAS.

NOS CASOS DE EXTRAVIOS OU ESTRAGOS DAS MERCADORIAS, SÃO AS PARTES CONVIDADAS A APRESENTAREM AS RECLAMAÇÕES, EM FORMULAS PRÓPRIAS, DE ACÔRDO COM O REGULAMENTO. É INTERESSANTE RESSALTAR QUE PARA CONHECERMOS O PARADEIRO DAS MERCADORIAS DESPACHADAS EM FRACÇÃO OU EM CARROS DIRETOS, ADOTAMOS UM REGISTRO DIÁRIO DE TODOS OS VAGÕES DA COMPANHIA. ESSE REGISTRO É FEITO PELOS ELEMENTOS CONSTANTES DOS MAPAS DOS TRENS E DAS FORMULAS T. 513 - (MOVIMENTO DE VAGÕES). OS MAPAS MOSTRAM-NOS O TRAJETO DOS VAGÕES E AS FORMULAS T. 513 OS PERNOITES EM CADA ESTAÇÃO, COM INDICAÇÃO DOS MOTIVOS, TAIS SEJAM: CARREGAMENTO, DESCARREGAMENTO, DESCARGA, EXCESSO, FALTA DE TREM, PRESOS PELA CONSERVA, ETC.

O REGISTRO EM QUESTÃO ABRANGE, TAMBÉM, OS VAGÕES PARTICULARES EM TRÁFEGO, POR CONTRATOS, NAS LINHAS DA ESTRADA, RAZÃO PORQUE PODEMOS, PRONTAMENTE, INFORMAR ÁS PARTES ONDE SE ACHAM E QUAIS OS MOTIVOS DE QUALQUER ATRASO.

O PAPEL QUE EMPRESTA O REGISTRO DE VAGÕES NO TRATAMENTO COM O PÚBLICO É SALIENTAVEL, ESPECIALMENTE QUANDO SÃO PEDIDAS MUDANÇA DE DESTINOS DAS MERCADORIAS. DE MOMENTO SE CONHECE A SITUAÇÃO DO VAGÃO E DIZER DA VIABILIDADE OU NÃO DE SE ATENDER AOS PEDIDOS, CONSIDERANDO QUE NA ÉPOCA JÁ O VAGÃO ESTÁ ATINGINDO O SEU DESTINO.

AS MERCADORIAS DESPACHADAS SÃO REGISTRADAS EM MANI-

FESTOS COM O NÚMERO DO VAGÃO. OS DESPACHOS DE ENCOMENDAS, COM TAXAS DE EXPRESSOS OU MIXTOS, SÃO TRANSPORTADOS NOS CARROS DE ORDEM DOS TRENS DA PROCEDÊNCIA AO DESTINO, E REGISTRADOS NAS GUIAS DE TRANSPORTES DE VOLUMES PARA TRENS DE GRANDES E PEQUENOS PERCURSOS, RESPECTIVAMENTE.

OS MANIFESTOS, REMETIDOS Á CHEFIA, SÃO COLECIONADOS DIÁRIAMENTE E, DIVIDIDOS POR CENTENAS, COLOCADOS EM ESCANINHOS ADREDE PREPARADOS.

OCORRENDO ÊSSE DOCUMENTOS CHEGAR Á CHEFIA COM FALTA DE DETALHES, SÃO LOGO ENVIADOS AOS INSPETORES DOS DISTRITOS CORRESPONDENTES PARA SEREM LEGALIZADOS. O MESMO SE OBSERVA COM AS GUIAS, SENDO QUE ESTAS SÃO ARQUIVADAS POR ZONAS: MINEIRA, FLUMINENSE, CARANGOLA, GRÃO PARÁ E NORTE.

UM DOS FATORES QUE CONCORRE PARA O DESAGRADO DO PÚBLICO É A INSEGURANÇA DA INTEGRIDADE DAS MERCADORIAS, AS QUAIS MUITAS VEZES NÃO SÃO MANUSEADAS NOS CARREGAMENTOS, BALDEIOS E DESCARGAS COM O DEVIDO CUIDADO, DO QUE RESULTAM AVARIAS, ETC., OU MESMO, VIOLAÇÃO POR EMPREGADOS INESCRUPULOSOS, COMO TEMOS VERIFICADO COM A DESCOBERTA DE QUADRILHAS DE LADRÕES, OPERANDO AO LONGO DA LINHA. INSTAURADOS PROCESSOS CONTRA ÊSSES ELEMENTOS, SÃO DISPENSADOS POR INQUERITOS ADMINISTRATIVOS.

POR OUTRO LADO O GRANDE NÚMERO AINDA EXISTENTE DE VAGÕES DE MADEIRA MUITO CONTRIBUE PARA DIFICULTAR OS TRANSPORTES, COMO PROVAM OS CONSTANTES INCENDIOS, TAMBÉM OS TOMBAMENTOS E DESCARRILAMENTOS DE VEÍCULOS, CAUSAM PREJUIZOS, QUE EMBORA INDENIZADOS PELA COMPANHIA, PRIVAM O PÚBLICO DO LUCRO ESPERADO. UMA MELHORIA GERAL NO MATERIAL DE TRANSPORTES PODERIA COLOCAR A COMPANHIA EM CONDIÇÕES DE OFERECER UM BOM SERVIÇO, ENTRETANTO NÃO PODEMOS DEIXAR DE RECONHECER QUE NÃO ATINGE SÒMENTE A ELA A DEFICIÊNCIA DE TRAÇÃO, MAS A TODOS OS MEIOS DE TRANSPORTES, POR MOTIVOS NATURALMENTE SUPERIORES Á SUA VONTADE QUE SERIA A DE BEM SERVIR PARA MERECER A PREFERÊNCIA DO PÚBLICO.

DE UM MODO GERAL TODOS OS ASSUNTOS SÃO TRATADOS COM

RAPIDEZ E PONTUALIDADE, NÃO HAVENDO RETARDAMENTO NAS SOLUÇÕES.

AS RECLAMAÇÕES POR DIFERENÇAS DE FRETES TAMBÉM SÃO PROCESSADAS RÁPIDAMENTE E SEM BUROCRACIA QUE ENTRAVE O SEU ANDAMENTO. HÁ, MESMO, O SERVIÇO DE RESTITUIÇÃO "EXPONTANEA", QUE CONSISTE NO AVISO DADO PELA CONTADORIA ÁS ESTAÇÕES, DAS DIFERENÇAS A MAIOR ENCONTRADAS NOS CÁLCULOS. NESSE AVISO SÃO PEDIDOS OS DOCUMENTOS NECESSÁRIOS Á RESTITUIÇÃO.

NO MOMENTO DO NÚMERO DE RECLAMAÇÕES E NA IMPORTÂNCIA PAGA HÁ UMA PARCELA ELEVADISSIMA CORRESPONDENTE A INCÊNDIOS PROVOCADOS PELA MÁ QUALIDADE DO COMBUSTIVEL E AUMENTO DE CONSUMO DE LENHA.

FELIZMENTE DO ANO PASSADO PARA CÁ TEM MELHORADO SENSIVELMENTE A QUANTIDADE E A QUALIDADE DO CARVÃO UTILIZADO O QUE TAMBÉM TEM CONCORRIDO PARA QUEDA DAS RECLAMAÇÕES, ALÉM DE MAIOR NÚMERO DE VAGÕES DE AÇO EM CIRCULAÇÃO.

- FORMAÇÃO DE TRENS -

OS TRENS NA LEOPOLDINA SE DIVIDEM NAS SEGUINTES CATEGORIAS:

A) - EXPRESSOS DIURNOS COM CARROS DE 1ª E 2ª CLASSES, CARROS DE AVES, CARROS DE LATICÍNIOS, CARROS DE BAGAGEM, CARRO DO CORREIO E CONDUTOR.

B) - EXPRESSOS NOTURNOS COM CARROS DE 1ª CLASSE, CARROS PULLMAN, CARROS DORMITÓRIOS, CARRO "BUFFET", CARRO RESTAURANTE, CONFORME O DESTINO; CARRO COREIO E CONDUTOR, E DE BAGAGEM.

C) - RÁPIDOS, COM CARROS DE 1ª CLASSE, CARROS PULLMAN, CARRO "BUFFET", CARRO DO CONDUTOR E CARRO DE BAGAGEM.

D) - MIXTOS COM CARRO OU CARROS DE 1ª E 2ª CLASSE; CARROS

MIXTOS PARA DESPACHOS DE ANIMAIS ISOLADOS, BAGEGEM E PEQUENAS EXPEDIÇÕES; CORREIO E CONDUTOR, E VAGÕES DE CARGAS.

E) - CARGAS, ABRANGENDO TRENS DE CARGAS MIXTOS; TRENS DE LENHA; TRENS DE CANA; TRENS DE CIMENTO; TRENS DE LASTRO; TRENS DE LATICÍNIOS E TRENS RÁPIDOS DE CARGA.

OS TRENS CITADOS NA LETRA A), EMBORA CONSIDERADOS EXPRESSO, PARAM EM TODAS AS ESTAÇÕES DO TRAJETO. APENAS POR SEREM COMPOSTOS DE CARROS PROVIDOS DE FREIO VACUO E POR NÃO LEVAREM VAGÕES DE CARGAS, CONSEGUEM DESENVOLVER MAIOR VELOCIDADE DO QUE OS TRENS MIXTOS. ARCAM, ENTRETANTO, COM A RESPONSABILIDADE DE TRANSPORTAR GRANDES QUANTIDADES DE LEITE, AVES E OVOS, ARTIGOS DE FÁCIL DETERIORAÇÃO, TRANSPORTE ÊSSE QUE SERIA IMPRATICAVEL SÔBRE GRANDES DISTANCIAS EM TRENS DE MENOR VELOCIDADE.

E JUSTAMENTE POR CHEGAREM A SER SOBRECARREGADOS ÊSSES TRENS, COM CARREGAMENTOS E DESCARGAS EXCESSIVOS, EM QUASI TODAS AS ESTAÇÕES, PREJUDICANDO SÉRIAMENTE O HORÁRIO, TIVEMOS DE INAUGURAR O SERVIÇO DE AUXÍLIO, SOB A DENOMINAÇÃO DE TRENS DE LATICÍNIOS.

OS EXPRESSOS NOTURNOS TÊM NÚMERO DE PARADAS LIMITADO MAS CEDEM NO SEU HORÁRIO PELO FATO DE TER DE OBSERVAR MENOR VELOCIDADE, A FIM DE EVITAR SOLAVANCOS E FREIADAS BRUSCAS, COMO SERIA NECESSÁRIO EM ESTRADA TÃO ACIDENTADA COMO É A NOSSA.

JÁ OS TRENS RÁPIDOS, ALÉM DE TER NÚMERO DE PARADAS LIMITADO, VIAJAM DURANTE O DIA E DESENVOLVEM BOA VELOCIDADE, NÃO TENDO PARA EMBARAÇÁ-LOS GRANDE SERVIÇO DE BAGAGEM.

A FORMAÇÃO DESSES TRENS DE PASSAGEIROS É, DE CERTO, FÁCIL E ELEMENTAR, OBEDECENDO, VIA DE REGRA, A ORDEM DE DESTINO DOS CARROS, A PARTIR DA MÁQUINA. REQUEREM CUIDADO ESPECIAL APENAS OS CARROS QUE TENHAM DE SUBIR E DESCER A SERRA DE PETROPOLIS, PARA QUE A RODA CENTRAL E DENTADA DOS MESMOS SE ACOMODE EM SENTIDO CERTO NO TRILHO CREMALHEIRA.

MAS SE RELATIVAMENTE FÁCIL É A FORMAÇÃO DE TRENS DE PASSAGEIROS, OUTRO TANTO NÃO ACONTECE COM OS TRENS MIXTOS E DE CARGAS.

TALVEZ NÃO HAJA, NO MUNDO INTEIRO, ESTRADA DE FERRO CUJAS LOTAÇÕES SOFRAM TANTAS MUTAÇÕES. CADA GRUPO DE LOCOMOTIVAS TEM A SUA LOTAÇÃO CALCULADA PARA OS DIFERENTES TRECHOS DA ESTRADA E, ÊSTES, EM RESUMO, DÃO 52 LOTAÇÕES DIFERENTES. MAS A SIMPLES CITAÇÃO DE 52 LOTAÇÕES DIFERENTES DÁ APENAS UMA IDÉIA MUITO PÁLIDA DAS CONSEQUÊNCIAS DE TAIS MUTAÇÕES NO MOVIMENTO DE TRENS. MELHOR PODE-SE AVALIAR TOMANDO, COMO EXEMPLO, UM TRECHO A ESMO, DIGAMOS, DE CAMPOS A CACHOEIRO DO ITAPEMIRIM, ONDE A LOTAÇÃO SE MODIFICA DE ESTAÇÃO EM ESTAÇÃO, ORA SUBINDO ORA DESCENDO DE ACÔRDO COM A TOPOGRAFIA DO TERRENO, E, COMO SE NÃO BASTASSEM AS AGRURAS DO PERFIL DA LINHA, PARA MODIFICAR CONSTANTEMENTE AS LOTAÇÕES DOS TRENS, TEMOS AINDA O ESTADO DO TEMPO, SÊCO OU CHUVOSO, PROVOCANDO MELHOR OU PEIOR ADESÃO, E NÚMERO DE EIXOS NO TREM, PARA LEVAR EM CONSIDERAÇÃO AO APLICAR A LOTAÇÃO DETERMINADA PARA CADA LOCOMOTIVA.

E MESMO SE OBSERVADA A LOTAÇÃO DA MÁQUINA, DEVE SER FORMADO O TREM COLOCANDO OS VAGÕES PROVIDOS DE FREIO VÁCUO SEMPRE JUNTOS À MÁQUINA, DEIXANDO OS SEM FREIO VÁCUO PARA CAUDA DO TREM. OBSERVADO ISSO, FAZ-SE ENTÃO, A COLOCAÇÃO DOS CARROS NA SUA ORDEM DE DESTINO, NÃO DEIXANDO, PORÉM, DE OBSERVAR, A CONVENIÊNCIA DE PROCEDER SUBSEQUENTES MANOBRAS OU DA CAUDA DA DO TREM, OU DA MÁQUINA, DE ACÔRDO COM A DISPOSIÇÃO DOS DESVIOS NAS ESTAÇÕES DO TRECHO, E PARA ASSIM DIMINUIR O ESFORÇO TRATIVO DA MÁQUINA EM MANOBRA.

ISSO É IMPORTANTE EM SE TRATANDO DE MANOBRAS COM TRENS COMPRIDOS E À NOITE COM VISIBILIDADE REDUZIDA.

MUITO SE TEM FEITO NO SENTIDO DE CONSTRUIR UM SEGUNDO DESVIO NAS ESTAÇÕES, A FIM DE DEIXAR COMPLETAMENTE LIVRES DUAS LINHAS PARA CRUZAMENTO E MANOBRAS SEM EMBARAÇO, E MUITOS DESVIOS FORAM AUMENTADOS EM SUA CAPACIDADE PARA PODER ACOMODAR NOS CRUZAMENTOS TRENS DE MAIOR COMPRIMENTO.

ESSA MEDIDA, ALIÁS, TORNOU-SE INDISPENSÁVEL COM O EM

PREGO DE LOCOMOTIVAS DE MAIOR CAPACIDADE DE TRAÇÃO.

COM REFERÊNCIA OS RAMAIS, E, PARTICULARMENTE OS DE TIPO "DESVIO MORTO", QUE, VIA DE REGRA, SÃO RAMAIS DEFICITÁRIOS, A FORMAÇÃO DE TRENS É MAIS UMA QUESTÃO DE OBRIGAÇÃO CONTRATUAL DE QUE UM MEIO DE AUFERIR LUCROS NOS TRANSPORTES. O SERVIÇO DE TRENS NESSES RAMAIS CONSISTE, GERALMENTE, DE UM TREM MIXTO DIÁRIO EM CADA DIREÇÃO, OU SEJA A MESMA COMPOSIÇÃO QUE FAZ A VIAGEM DE IDA E VOLTA. O PÊSO MORTO QUE A EXPLORAÇÃO DE TAIS RAMAIS REPRESENTA PARA A ESTRADA É EVIDENTE, QUANDO TOMADA EM CONSIDERAÇÃO A POUCA PRODUTIVIDADE, TANTO DO PESSOAL DE TRENS COMO DE ESTAÇÕES.

E A NECESSIDADE DE MANTER AS LOCOMOTIVAS COM FOGO PARA A VIAGEM DE VOLTA REPRESENTA UM GASTO DE COMBUSTIVEL IMPRODUTIVO. IDEAL PARA TAIS RAMAIS SERIAM ELEMENTOS TRATIVOS CUJO CONSUMO DE COMBUSTIVEL OU FORÇA MOTRIZ CESSASSE QUANDO NÃO ESTIVESSEM EM MOVIMENTO. ISSO NÃO ELIMINARIA TODAVIA, A IMPRODUTIVIDADE DO PESSOAL, CUJA MAIOR FUNÇÃO, É FAZER PRESENÇA E AGUARDAR HORA PARA REGRESSAR.

A RECENTE SUPRESSÃO DO RAMAL DE SÃO JOSÉ DO RIO PRETO, QUE DESDE HÁ ANOS VINHA SOFRENDO OS EFEITOS DA CONCURRENCIA RODOVIÁRIA, MOSTRA, DE SOBEJO, O NENHUM PREJUIZO PARA A ECONÔMIA DA ZONA SERVIDA COM A SUPRESSÃO LEVADA A EFEITO.

NADA HÁ QUE INDIQUE A POSSIBILIDADE PRÓXIMA DA FORMAÇÃO DE TRENS LEVES, DE PASSAGEIROS, COMO É DO NOSSO DESEJO DE MAIOR VELOCIDADE E FLEXIBILIDADE, NO COMBATE À CONCORRÊNCIA DOS OUTROS MEIOS DE TRANSPORTES, JÁ PORQUE, O TERRENO PERCORRIDO PELAS LINHAS DA ESTRADA, PELA SUA NATUREZA MONTANHOSA, NÃO SE PRESTA A MAIORES VELOCIDADES DE QUE AS ATUAIS, AS QUAIS, SEJA PARA TRENS LEVES OU PESADOS, CURTOS OU COMPRIDOS, POUCAS DIFERENÇAS APRESENTAM, JÁ POR FALTAREM OS RECURSOS INDISPENSÁVEIS.

MAIS INDICADO, A NOSSO VÊR, AO MENOS EM MATÉRIA DE TRENS DE CARGAS, SERIA TRENS MAIS PESADOS, FACILITANDO, DESSE MODO, MAIOR ESCOAMENTO DE MERCADORIAS PARA IGUAL OU MENOR NÚ-

MERO DE TRENS, O QUE JÁ SE VEM PROCURANDO FAZER, ESTANDO NO MOMENTO SENDO FEITA A REDISTRIBUIÇÃO DE MÁQUINAS PARA SEU MELHOR APROVEITAMENTO. É PENSAMENTO NOSSO LOGO QUE TENHAMOS MAIS LOCOMOTIVAS CREAR MAIS TRENS RÁPIDOS DE MERCADORIAS SEPARANDO COMPLETAMENTE O TRANSPORTE DE ENCOMENDAS, AVES, OVOS ETC., DOS TRENS DE PASSAGEIROS, BEM COMO A TRANSFORMAÇÃO DOS TRENS MIXTOS EM COLETORES E DISTRIBUIDORES DE CARGA ENTRE ESTAÇÕES EM DETERMINADOS TRECHOS. ÀS VANTAGENS DISSO NUMA LINHA SINGELA SÃO EVIDENTES.

TAMBÉM NADA HÁ, A NOSSO VÊR, QUE RECOMENDE A DILATAÇÃO DOS HORÁRIOS DOS TRENS, PRINCIPALMENTE OS DE PASSAGEIROS, PELO SIMPLES PRAZER DE PODER DIZER QUE OS MESMOS FORAM CUMPRIDOS. NADA MAIS IRRITANTE, - E AQUI FALAMOS COMO PASSAGEIRO, - DO QUE SUPORTAR-SE O TREM PARADO NA ESTAÇÃO AGUARDANDO, APENAS, QUE FAÇA HORA, O QUE SUCEDERIA SE SE ESTABELECESSE UMA PARADA MÁXIMA PARA UM SERVIÇO DIARIAMENTE VARIAVEL. MAS RAZOAVEL SE NOS AFIGURA ESTABELECER UMA PARADA MÉDIA NAS ESTAÇÕES ONDE O SERVIÇO VARIA DE DIA PARA DIA. O PÚBLICO JÁ ESTÁ BASTENTE DESCONTENTE E COM TODA A RAZÃO COM O ESTADO DE COUSAS ATUAL QUE INDEPENDE DA NOSSA VONTADE E DOS NOSSOS ESFORÇOS.

QUE SE DILATE O TEMPO DE PERCURSO EM TRECHO ONDE CONSTANTEMENTE A MÁQUINA NÃO CONSEGUE FAZER HORÁRIO, TALVEZ, TENHA A SUA JUSTIFICATIVA, MAS, AQUI TAMBÉM É FORÇOSO EXAMINAR OUTROS FATORES. ELEMENTOS DE SOBRA EXISTEM PARA MOSTRAR O QUE UMA MÁQUINA PERFEITA DEVE PODER FAZER COM OUTRAS CONDIÇÕES NORMAIS. QUANDO, PORTANTO, NÃO CONSEGUE CUMPRIR O HORÁRIO, É POR CAUSA DE DEFEITO MOMENTANEO, DESGASTE OU MAU COMBUSTIVEL. CONHECIDA A CAUSA, FÁCIL É RECEITAR O REMÉDIO, SEM RECORRER À DILATAÇÃO DO HORÁRIO, O QUE, FINALMENTE, NÃO CURA O DOENTE. SÓ SI TIVERMOS DE OPERAR COM MATERIAL DESGASTADO, DEFEITUOSO E COMBUSTIVEL RUIM, POR MOTIVOS ALHEIOS À ESSA VONTADE, DEVEMOS RECORRER AO EXPEDIENTE DE DILATAR HORÁRIOS PARA DAR UMA APARENCIA DE PONTUALIDADE. QUANTO A ISTO, TODAVIA, NÃO É DEMAIS REPIZAR O TERRENO DO SISTEMA DE PAGAMENTO DO PESSOAL DE TRENS QUE, COM O PAGAMENTO POR HORA, SÓ TEM A LUCRAR COM ATRAZOS. NÃO QUEREMOS CHEGAR AO PONTO DE DECLARAR QUE HÁ ATRAZOS PROPOSITAIS, MAS É INEGAVEL QUE O SISTEMA EM VIGOR DEIXA CAMINHO ABERTO PARA VÁRIOS MALES, QUE SÓ CESSARÃO QUANDO ÊLE FÔR ELIMINADO.

PARA SUPRIR AS DEFICIENCIAS DO NOSSO SERVIÇO DE TRENS E OUTRAS TANTAS, TEMOS JÁ ELABORADO UM PROGRAMA DECENAL DE MELHORAMENTOS PARA O PERÍODO 1947/1956, LIDO PELO NOSSO DIRETOR GERENTE NO ITEM "MELHORAMENTOS".

AS MEDIDAS CLARIVIDENTES DE LONGO ALCANCE, TOMADAS PELO GOVERNO FEDERAL, PARA PROMOVER A REABILITAÇÃO DO SISTEMA FERROVIÁRIO BRASILEIRO, COM A CRIAÇÃO DE DUAS SOBRETAXAS DE 10% SOBRE AS TARIFAS, DESTINADAS À FORMAÇÃO DE FUNDOS ESPECIAIS DE MELHORAMENTOS E RENOVAÇÃO PATRIMONIAL, E O BEM ELABORADO ESTUDO FEITO PELO DEPARTAMENTO NACIONAL DE ESTRADAS DE FERRO, OFERECEM, SE EXECUTADOS, A OPORTUNIDADE PARA SER ENCONTRADA UMA SOLUÇÃO PRÁTICA PARA OS MAIORES PROBLEMAS QUE A ADMINISTRAÇÃO DA LEOPOLDINA RAILWAY PROCURA FAZER FACE.

TÔDAS ESTAS COUSAS, ALIADAS A MAIOR PONTUALIDADE NOS NOSSOS TRENS, MAIOR CONFORTO NOS CARROS DE PASSAGEIROS, MAIOR RAPIDEZ NO TRANSPORTE DE MERCADORIAS, MENOS FALTAS E VARIAS NAS MERCADORIAS ENTREGUES AOS NOSSOS CUIDADOS, E UM RÁPIDO E CORTEZ TRATAMENTO DO PÚBLICO, E DAS RECLAMAÇÕES POR ELE APRESENTADAS MUITO CONTRIBUIRIAM PARA MORALIZAR E REABILITAR O TRANSPORTE PELO TRILHO.

QUANTO À MEDIDAS ADMINISTRATIVAS ESSENCIAIS AO BARATEAMENTO E, MELHORA DO SERVIÇO, QUER NOS PARECER QUE DE TÔDAS, A MAIS IMPORTANTE É A DE IMPRIMIR A PONTUALIDADE E CUMPRIMENTO DOS HORÁRIOS DOS TRENS. DO SANEAMENTO DESSE MAL PROVÉM, AUTOMATICAMENTE, A NORMALISAÇÃO DE OUTRAS E A ADMINISTRAÇÃO DA COMPANHIA NÃO TEM POUPADO ESFORÇOS NO SENTIDO DE ENCONTRAR UMA SOLUÇÃO RAZOAVEL, CHEGANDO MESMO A PROPOR UMA PERCENTAGEM NOS VENCIMENTOS DO PESSOAL DE TRAÇÃO, SEM ATÉ AGORA TER SIDO COMPREENDIDO PELO SEU PESSOAL O ALCANCE DA MEDIDA E OS BENEFÍCIOS QUE SERIAM PRESTADOS ALÉM DA ECONÔMIA GRANDE NO DESPERDICIO DE COMBUSTIVEL.

QUANTO Á SEGUNDA PARTE DO TEMÁRIO: TARIFAS E COORDENAÇÃO DOS TRANSPORTES ME RESERVO PARA NA SESSÃO COMPETENTE OFERECER AS MINHAS MODESTAS OBSERVAÇÕES.

PEÇO DESCULPAS AOS CAROS COLEGAS E ESPECIALMENTE AO NOSSO PRECLARO PRESIDENTE PELO TEMPO QUE TOMEI NO SENTIDO DE DEIXAR BEM PATENTE OS SERVIÇOS PRESTADOS COM CARINHO, DEDICAÇÃO E A EFICIENCIA QUE AS CIRCUNSTANCIAS PERMITEM, PELA LEOPOLDINA, QUE AINDA CONTA COM REAIS VALORES ENTRE OS SEUS HUMILDES SERVIDORES.

MUITO GRATO PELA ATENÇÃO.

NÃO QUERO TERMINAR SEM AGRADECER NOMINALMENTE AO SNR. CLIFFORD FRANCIS POTTER, NO MOMENTO NA CHEFIA DO TRÁFEGO, AO SNR. HERBERT TOM WAITE E AO SNR. EDMUNDO SIQUEIRA OS ELEMENTOS QUE ORGANIZARAM E DE ONDE COMPILEI AS INFORMAÇÕES QUE ACABO DE PRESTAR.

O SNR. HERBERT TOM WAICE É ESPECIALIZADO EM ESTATÍSTICA E ESTUDOS ECONÔMICOS E FOI CONTRATADO PELA LEOPOLDINA PARA A REALIZAÇÃO DESTES ESTUDOS.

MOVIMENTO DO SERVIÇO DE RECLAMAÇÕES

LIQUIDAÇÃO	1943		1944		1945		1946		1947		E MAIS O 1º SEMESTRE DE 1948	
	QUANTIDADE	IMPORTES	QUANTIDADE	IMPORTES	QUANTIDADE	IMPORTES	QUANTIDADE	IMPORTES	QUANTIDADE	IMPORTES	QUANTIDADE	IMPORTES
POR CONTA DA VENDA E DA COMPANHIA..	591	169.865,30	1031	491.612,40	2458	1.327.167,30	2166	1.423.182,50	1539	1.674.956,70	530	320.493,00
POR CONTA DE EMPREGADOS.....	110	13.213,40	147	15.018,70	282	69.544,10	416	81.530,90	244	86.448,70	82	13.533,50
POR CONTA DE DIVERSOS.....	18	17.584,60	29	18.147,80	13	11.252,90	273	368.530,10	60	81.524,90	20	21.918,20
LIQUIDADAS E INDEFERIDAS.....	403	143.476,60	359	151.512,30	949	695.415,80	1440	1.401.181,10	529	618.795,20	274	337.009,90
TOTAL	1102	344.139,90	1566	676.291,20	3702	2.103.380,10	4295	3.274.424,60	2372	2.461.725,50	906	692.954,60

É PRECISO SALIENTAR QUE NO 1º SEMESTRE DO CORRENTE ANO AUMENTARAM MUITO AS RECLAMAÇÕES DEVIDO A GREVE HAVIDA EM FEVEREIRO, MAS, MESMO ASSIM É MENOR QUE NO MESMO PERÍODO DO ANO PASSADO.

SR. AGENTE DA ESTAÇÃO

TRÁFEGO

RIO

T/C. - 155 DE 15 DE JULHO DE 1941

DESPACHOS DE CAFÉ/SAFRA DE 1941/42

1. ESTÁ SENDO PROVIDENCIADA A REMESSA DO NOVO REGULAMENTO DE EMBARQUES DE CAFÉ DE 1941/42 (RESOLUÇÃO 453) E DOS CARIMBOS QUE TRATA O MESMO REGULAMENTO.

2. PELOS SEUS DISPOSITIVOS VERIFICA-SE QUE OS DESPACHOS DA PRESENTE SAFRA TERÃO INICIO NO DIA 1 DE AGÔSTO, EXCETO QUANTO AOS CAFÉS ESPIRITOSANTENSES DESTINADOS AO PÔRTO DE VITÓRIA, CUJO INICIO SERÁ EM 20 DE JULHO CORRENTE.

3. HOUVE ALTERAÇÕES NAS PERCENTAGENS DAS QUOTAS, QUE FICARAM ASSIM ESTIPULADAS:

I - DESPACHOS COMUNS

A) - QUOTA DNC 41/42, 35%, SACAS DE 60 1/2 (SESSENTA E MEIO) QUILOS, OBRIGATÓRIAMENTE CONSIGNADO AO DNC, EFETUADO EM PRIMEIRO LUGAR. CARIMBO Nº 1, E NO VERSO CARIMBO Nº 7.

B) - QUOTA RETIDA - 35%, SACAS DE 60 1/2 (SESSENTA E MEIO) QUILOS, CARIMBO Nº 3 E NO VERSO CARIMBO Nº 9. NÃO DEVE SER CONSIGNADO AO DNC. TEM O MESMO DESTINO DA QUOTA DIRETA, MAS É ENCAMINHADO PARA O REGULADOR.

C) - QUOTA DIRETA - 30%, SACAS DE 60 1/2 (SESSENTA E MEIO) QUILOS, CARIBO Nº 4. NO VERSO CARIMBO Nº 10:

II - DESPACHOS PREFERENCIAIS

A) - QUATA DNC - 35%, SACAS DE 60 1/2 (SESSENTA E MEIO) QUILOS, CONSIGNADO OBRIGATÓRIAMENTE AO DNC. DESTINO ARMAZÉM DNC. CARIMBO Nº 1. NO VERSO CARIMBO Nº 8.

B) - QUOTA PREFERENCIAL 41/42 - 65%, SACAS DE 60 1/2 (SESSENTA E MEIO) QUILOS, CONSIGNADO OBRIGATÓRIAMENTE AO DNC. CARIMBO Nº 5 NO VERSO CARIMBO Nº 11:

III - DESPACHOS PREFERENCIAIS DESPOLPADOS

A) - QUOTA DNC 41/42 PREFERENCIAL DESPOLPADO - 35%, SACAS DE 60 1/2 (SESSENTA E MEIO) QUILOS, OBRIGATÓRIAMENTE, CONSIGNADO AO DNC. CARIMBO Nº 2, E NO VERSO CARIMBO Nº 8. O DESPACHO SERÁ EFETUADO NO MESMO DIA E PARA O MESMO DESTINO DA QUOTA PREFERENCIAL 41/42 DESPOLPADO.

B) - QUOTA PREFERENCIAL 41/42 DESPOLPADO - 65%, SACAS DE 60 1/2 (SESSENTA E MEIO) QUILOS, CONSIGNADO OBRIGATÓRIAMENTE AO DNC. CARIMBO Nº 6, E NO VERSO CARIMBO Nº 11.

4. NO CÁLCULO DAS QUOTAS DNC E RETIDA DEVE SER OBEDECIDO O QUE ESTABELECE O 1º DO REGULAMENTO.

5. O DESPACHO DA QUOTA DNC PRECEDERÁ AOS DEMAIS, ISTO É, PRIMEIRAMENTE SERÁ EFETUADO O SEU DESPACHO E DEPOIS OS DAS OUTRAS QUOTAS. É PRECISO TAMBÉM MUITO CUIDADO COM AS DATAS DOS DESPACHOS. OS DE QUOTA DNC NÃO PODEM TER DATA POSTERIOR AOS DAS OUTRAS QUOTAS. DO MESMO MODO A NUMERAÇÃO DOS DESPCHOS DEVEM OBEDECER A SEGUINTE ORDEM: 1º O DA QUOTA DNC, DEPOIS O DA RETIDA E FINALMENTE O DA DIRETA.

6. As quotas RETIDA e DIRETA só podem ser despachadas juntas e devem ter a mesma data, procedência e destino.

7. Os despachos da quota DNC poderão ser efetuados isoladamente para posterior utilização das quotas correspondentes, isto é RETIDA e DIRETA ou PREFERENCIAL, que podem ser efetuados na mesma estação da quota DNC ou em outra qualquer do mesmo Estado.

8. No caso de ser apresentado a quota DNC isolada de acôrdo com o item anterior, em qualquer estação ou ainda quando fôr apresentado certificado de entrega direta dessa quota, os despachos das quotas de mercado serão efetuados de acôrdo com as seguintes percentagens desprezando-se no cálculo as frações que houver:

a) - Quota RETIDA - 100% da DNC apresentada

b) - Quota DIRETA - 85,7% da DNC apresentada

c) - Quota PREFERENCIAL - 135,7% da DNC apresentada

9. Os cafés da quota DNC podem ser despachados como Sujeitos a Substituição, simultanea e conjuntamente com as quotas Retida e Direta e terão o mesmo destino destas. Carimbo 12, no verso 7.

10. O Café da quota DNC correspondente á quota preferencial também poderá ser despachado como Preferencial Sujeito a Substituição, simultanea e conjuntamente com o da correspondente Quota Preferencial e para o mesmo destino desta, devendo ambas ser encaminhadas ao mesmo tempo e diretamente para o respectivo destino. Carimbo 13, no verso 8.

11. Cada um conhecimento ou certificado da Quota DNC só dá direito a despachar as Quotas de Mercado (Retida, Direta ou Preferencial), que lhe corresponder. É proibido também juntar dois documentos (conhecimento ou certificado) de Quota DNC para, com base neles, efetuar o despacho das quotas de Mercado. Da mesma maneira é proibido efetuar mais de um despacho de Quo

TAS DE MERCADO. DA MESMA MANEIRA É PROIBIDO EFETUAR MAIS DE UM DESPACHO DE QUOTAS DE MERCADO CONTRA UM SÓ CONHECIMENTO (OU UM SÓ CERTIFICADO) DE QUOTA DNC. (ENTENDE-SE POR QUOTA DE MERCADO AS RETIDAS E DIRETA JUNTAS OU PREFERENCIAL).

12. SÃO OBRIGATÓRIAMENTE CONSIGNADOS AO DNC, OS DESPACHOS DAS QUOTAS:

D.N.C.

DNC PREFERENCIAL DESPOLPADO

DNC SUJEITO A SUBSTITUIÇÃO

DNC PREFERENCIAL SUJEITO A SUBSTITUIÇÃO

DNC REPOSIÇÃO

PREFERENCIAL

PREFERENCIAL DESPOLFADO.

13. SALVO ORDEM ESPECIAL, APENAS AS QUOTAS RETIDA E DIRETA DEVERÃO TER CONSIGNATÁRIOS INDICADOS PELOS REMETENTES, NÃO PODENDO, EM HIPOTESE ALGUMA, FIGURAR NESTES DESPACHOS O DNC COMO CONSIGNATÁRIO.

14. OS DESPACHOS DE CAFÉ QUOTA "DNC - REPOSIÇÃO", SÓ PODEM SER FEITOS COM O FRETE COMUM PAGO CONSIGNADO AO DNC, E COM AUTORIZAÇÃO ESPECIAL DESTA SUPERINTENDÊNCIA.

15. NENHUM DESPACHO PODE SER ENTREGUE NO DESTINO AO LEGITIMO PORTADOR DO CONHECIMENTO, SEM QUE ÊSSE DOCUMENTO ESTEJA VISADO PELO D.N.C.:

16. QUOTA DNC - DESTINO E ENCAMINHAMENTO

CAFÉ FLUMINENSE..... PARA NITERÓI

CAFÉ ESPIRITOSANTENSE

DE ITAPEMIRIM ATÉ VITÓRIA, INCLUSIVE RAMAIS SUL-ESPIRITO SANTO E CASTELO..... PARA VITÓRIA

DE ITABAPOANA ATÉ SÃO FELIPE INCLUSIVE OS DA COMPANHIA FERROVIÁRIA ITABAPOANA..... PARA NITERÓI

CAFÉ MINEIRO

DE ERICEIRA ATÉ ROÇA GRANDE, INCLUSIVE RAMAL DE MAR DE ESPANHA..... PARA ENTRE RIOS

DE SÃO JOÃO NEPOMUCENO ATÉ CAJURÍ, INCLUSIVE RAMAIS DE JUIZ DE FORA E POMBA E DA ESTAÇÃO DE DIAMANTE..... PARA R.BRANCO.

DE VIÇOSA ATÉ RAUL SOARES, INCLUSIVE O RAMAL DE SAUDE..... PARA PONTE NOVA

DE CAPITÃO MARTINS ATÉ CARATINGA..... PARA CARATINGA

DE PÔRTO NOVO ATÉ COELHO BASTOS, INCLUSIVE RAMAIS DE MURIAÉ, PIRAPETINGA, TAPIRUSSÚ E CELIDONIO..... PARA CISNEIROS

DE CAMPO LIMPO ATÉ SOBRAL PINTO, INCLUSIVE RAMAIS DE LEOPOLDINA, JOÃO PINHEIRO E MIRAÍ..... PARA CATAGUAZES

DE ANTÔNIO PRADO ATÉ CAPARAÓ..... PARA CARANGOLA

DE JEQUITIBÁ ATÉ MANHUASSÚ..... PARA MANHUASSÚ

AS QUATAS DNC, DE CAFÉ MINEIRO DESPACHADAS POR ESTAÇÕES FLUMINENSES DA ZONA DE MIRACEMA, VÃO PARA CISNEIROS E OS DAS ESTAÇÕES DE DOMA EMILIA, PORCIUNCULA, TOMBOS E DIVISA, VÃO PARA CARANGOLA.

17. PARA OS CAFÉS DA QUOTA COMUM DE QUALQUER PROCEDÊNCIA PARA QUALQUER DESTINO, FOI ESTABELECIDO O FRETE FIXO DE CR$ - (x) POR SACO, ESTANDO JÁ INCLUIDAS NESSE FRETE TÔDAS AS TAXAS ACESSÓRIAS E ADICIONAIS, MESMO AS DE MANOBRAS EM DESVIOS PARTICULARES NA PROCEDÊNCIA E DE CARREGAMENTO DIRETO NOS DESVIOS DAS ESTAÇÕES.

(x) NOTA: - O FRETE FIXO A QUE SE REFERE A ALÍNEA 17 SERÁ DADO OPORTUNAMENTE.

18. ÊSTES ENCAMINHAMENTOS E FRETE FIXO NÃO ATINGEM OS CAFÉS DAS QUOTAS "DNC. - PREFERENCIAL-DESPOLPADOS", "DNC.- SUJEITO A SUBSTITUIÇÃO" E "PREFERENCIAL SUJEITO A SUBSTITUIÇÃO", CUJOS DESPACHOS SÃO FEITOS COM AS CORRESPONDENTES QUOTAS DE MERCADO, NO MESMO DIA E NA MESMA ESTAÇÃO, PARA O MESMO DESTINO DESTAS, COBRANDO O FRETE PELAS TARIFAS COMUNS. DA MESMA MANEIRA NÃO SÃO ATINGIDOS OS CAFÉS DA QUOTA DNC. REPOSIÇÃO, QUE SÓ PODEM SER DESPACHADOS EM FRETE COMUM PAGO NA PROCEDÊNCIA CONTRA AUTORIZAÇÃO POR ESCRITO DESTA SUPERINTENDÊNCIA, QUE TAMBÉM DETERMINARÁ O ENCAMINHAMENTO.

19. QUOTA RETIDA-DESTINO E ENCAMINHAMENTO

CAFÉ FLUMINENSE: - PARA PRAIA FORMOSA OU NITERÓI, CONFORME O DESTINO QUE TIVER A QUOTA DIRETA.

CAFÉ ESPIRITOSANTENSE: - PARA PRAIA FORMOSA OU VITÓRIA, CONFORME O DESTINO QUE TIVER A QUOTA DIRETA.

CAFÉ MINEIRO: - PARA ENTRE RIOS: QUANDO PROCEDENTE DAS ESTAÇÕES DE ENTRE RIOS ATÉ CARATINGA E ATÉ SAUDE, E RAMAIS DE MAR DE ESPANHA, JUIZ DE FORA E POMBA, DE ALÉM PARAÍBA ATÉ SANTA IZABEL E RAMAL DE PIRAPETINGA, CUJA QUOTA DIRETA SEJA DESPACHADA PARA PRAIA FORMOSA.

PARA CISNEIROS: - QUANDO PROCEDENTE DE PÔRTO NOVO E DAS ESTAÇÕES DE SÃO JOAQUIM ATÉ MANHUASSÚ, RAMAL DE MURIAÉ, ESTAÇÕES DE TAPIRUSSÚ E CELIDONIO E DE RECREIO ATÉ DIAMANTE, INCLUSIVE RAMAIS DE LEOPOLDINA, JOÃO PINHEIRO E MIRAÍ E AINDA OS DAS ESTAÇÕES FLUMINENSES E ESPIRITOSANTENSES QUE DESPACHAREM CAFÉS MINEIROS, DESDE QUE A QUOTA DIRETA SEJA DESPACHADA PARA PRAIA FORMOSA.

EMBORA A QUOTA RETIDA SEJA ENCAMINHADA PARA ENTRE RIOS OU CISNEIROS, CONFORME A PROCEDÊNCIA DO CAFÉ, O DESPACHO DESSA QUOTA DEVERÁ SER EFETUADO DIRETAMENTE PARA PRAIA FORMOSA E CALCULADO O FRETE DIRETO TAMBÉM PARA PRAIA FORMOSA, DEVENDO, ENTRETANTO, SER DECLARADO EM TÔDAS AS NOTAS DO DESPACHO (CONHECIMENTO E NOTAS), EM LETRA BEM LEGIVEL, O SEGUINTE:

"PARA SER RECOLHIDO AO REGULADOR DE ENTRE RIOS" - OU

- "Para ser recolhido ao Regulador de Cisneiros", conforme o caso.

A terceira via deste despacho deverá ser remetida á Praia Formosa e a primeira via a Entre Rios ou Cisneiros, conforme o caso, acompanhada do café. Na ocasião em que o café o café fôr liberado, Entre Rios ou Cisneiros mandará a expedição para Praia Formosa, acompanhada da mesma primeira via. Nos manifestos dos vagões deverá ser indicado como destino "Entre Rios" ou "Cisneiros" conforme o caso.

20. CAFÉS PREFERENCIAIS DESPOLPADOS - Destino e Encaminhamento.

Os cafés despachados como Preferenciais Despolpados (Quota DNC. 41/42- PREFERENCIAL DESPOLPADO E QUOTA PREFERENCIAL 41/42 DESPOLPADO) serão encaminhados imediatamente ao destino com preferencia no transporte a toda e qualquer outra quota.

21. CENSO CAFEEIRO

Continua em vigor a resolução nº 434 sôbre o Censo Cafeeiro. Para cumprimento dessa Resolução as partes (exportador ou produtor) deverão preeencher a formula T.648 em duas vias. A de impressão especial "NÃO NEGOCIAVEL" - Para uso exclusivo do DNC. (vide verso) "deverá ser preenchida detalhadamente e sem qualquer omissão, em ambos os lados, mesmo que o remetente seja o próprio produtor.

Quando o café de um despacho fôr originário de vários produtores deverá no verso do T. 648 especial ser indicada a quantidade de café de cada um desses produtores, o nome da propriedade, o municipio e Estado em que se acha localizada, podendo para isso usar todo o verso da formula, em seguida ao que o remetente lançará sua assinatura.

Essa formula será carimbada com os carimbos correspondentes ás quotas a que se referir, e depois entregue ao remetente do despacho, juntamente com o conhecimento.

22. No cálculo para a divisão de quotas, os Agentes

DEVEM TER EM VISTA QUE A QUANTIDADE DE SACOS PARA QUALQUER DESPACHO NÃO ULTRAPASSE A LOTAÇÃO DE NOSSOS VAGÕES, A FIM DE EVITAR O MAIS POSSÍVEL OS DESPACHOS EM CONTA TRANSFERIDA. ASSIM, PARA OS VAGÕES DE 24 TONELADAS O DESPACHO NÃO PODE ULTRAPASSAR DE 400 SACAS; PARA OS DE 20 TONELADAS DE 333 SACAS, PARA OS DE 15 TONELADAS DE 250 SACAS; E PARA OS DE 12 TONELADAS 200 SACAS.

23. NÃO SERÁ ADMITIDO DESPACHO OU TRANSPORTE DE CAFÉ COM PÊSO SUPERIOR A 60,5 QUILOS POR SACA, DE MODO QUE OS AGENTES DEVEM TER SEMPRE O CUIDADO DE VERIFICAR SE O PÊSO TOTAL DA EXPEDIÇÃO ESTÁ NA BASE DE 60,5 (SESSENTA E MEIO) QUILOS POR SACA. ISTO É MUITO IMPORTANTE E MERECE A MÁXIMA ATENÇÃO DOS SENHORES AGENTES.

24. OS AGENTES DEVEM TER O MÁXIMO CUIDADO NA COLOCAÇÃO DOS CORRESPONDENTES CARIMBOS, PREEENCHENDO-OS A TINTA CARMIM CORRETAMENTE E ASSINANDO-OS, EM TÔDAS AS VIAS DO E.27 E T. 648.

25. OS CAFÉS CONSIGNADOS AO DNC, SÓ PODEM SER ACEITOS A DESPACHO EM SACARIA MARCADA DE MODO LEGIVEL E CLARO, TENDO QUALQUER MARCA ANTIGA COMPLETAMENTE INUTILIZADA. AS MARCAS E CONTRA-MARCAS DEVEM SER FEITAS EM FORMA DE FRAÇÃO ORDINÁRIA TENDO NA PARTE SUPERIOR AS INICIAIS DO EMBARCADOR (NOS EXEMPLOS ABAIXO ARBITRADOS EM J.M.) E NA PARTE INFERIOR AS INDICAÇÕES DETERMINADAS PELO DEPARTAMENTO. EXEMPLO:

QUOTA D.N.C. $\frac{\text{J.M.}}{\text{D.N.C.}}$ - QOUTA D.N.C.PREFERENCIAL DESPOLPADO $\frac{\text{I.M.}}{\text{D.N.C.-DESP}}$

QUOTA PREFERENCIAL - $\frac{\text{J.M.}}{\text{PREF.}}$ - QUOTA PREFERENCIAL $\frac{\text{J.M.}}{\text{DESP.}}$

QUOTA D.N.C.-SUJEITO $\frac{\text{J.M.}}{\text{DNC - S.S.}}$ QUOTA D.N.C. PREFERENCIAL-SUJ. SUBSTITUIÇÃO $\frac{\text{J.M.}}{\text{D.N. PREF.}}$

RECOMENDO A MÁXIMA ATENÇÃO SÔBRE Á MARCAÇÃO, POIS, O DNC, EXERCE RIGOROSA FISCALIZAÇÃO NO DESTINO, APREENDENDO OS SACOS QUE ESTIVEREM MAL MARCADOS, OU QUE TENHAM MARCAS ANTIGAS, CAUSANDO CONFUSÃO. NO CASO DE CARREGAMENTOS DIRETOS PELA PARTE, OS AGENTES DEVERÃO CHAMAR A ATENÇÃO DOS REMETENTES PARA ESTA DISPOSI-

ÇÃO DO DNC, FAZENDO-LES SENTIR QUE ESTA ESTRADA NÃO ASSUMIRÁ RESPONSABILIDADE PELAS CONSEQUÊNCIAS QUE POSSAM ADVIR PELA MÁ OU FALTA DE MARCAÇÃO NA SACARIA DE CAFÉ.

26. É PROIBIDO EMITIR CONHECIMENTOS ANTES DE TER SIDO RECEBIDO O CAFÉ NO ARMAZÉM DA ESTAÇÃO OU EM VAGÃO QUANDO SE TRATAR DE CARREGAMENTO DIRETO SOB PENA DE IMEDIATA SUSPENSÃO DO RESPONSÁVEL.

27. O CAFÉ QUE TENHA FICADO NA PROCEDÊNCIA POR EXCESSO DE LOTAÇÃO, DEVE SER DESPACHADO EM CONTA TRANSFERIDA "DIVERSOS POR FRETES", QUANDO SE TRATAR DE CARREGAMENTO FEITO PELA ESTAÇÃO E FICAR CONSTATADO QUE A LOTAÇÃO DO VAGÃO NÃO ESTÁ DE ACÔRDO COM A SUA CAPACIDADE. SI FICAR CONSTATADO EXCESSO POR MAU CARREGAMENTO DOS VAGÕES, OS RESPONSÁVEIS SERÃO PUNIDOS. TRATANDO-SE DE CARREGAMENTOS FEITOS PELAS PARTES, ACÔRDO CONTRATO, OS DESPACHOS DOS EXCESSOS, DEVEM SER FEITOS COM FRETE PAGO PELAS PARTES, MENCIONANDO-SE SEMPRE NAS FOLHAS A SEGUINTE DECLARAÇÃO: "CARREGAMENTO PELA PARTE ACÔRDO CONTRATO"EM AMBOS OS CASOS O DESPACHO DO EXCESSO DEVE SER FEITO DE AGENTE, PARA AGENTE E TERÁ OBRIGATÓRIAMENTE A MENÇÃO DO DESPACHO PRIMITIVO.

28. PARA QUE OS DESPACHOS DE QUOTA RETIDA SEJAM DESCARREGADOS NOS RESPECTIVOS ARMAZENS REGULADORES, TORNA-SE NECESSÁRIO:

A) - QUE OS AGENTES DAS PROCEDÊNCIAS FAÇAM A COMPETENTE DECLARAÇÃO NOS MANIFESTOS;

B) - QUE OS AGENTES DAS ESTAÇÕES DE ENTRONCAMENTOS OU DOS PRÓPRIOS REGULADORES - (ENTRE RIOS E CISNEIROS), EXAMINEM AS NOTAS DE DESPACHOS DE CAFÉ AO RECEBEREM OS MANIFESTOS DOS CARROS QUE POR ALÍ PASSAREM.

29. DECLARAÇÃO DE GARANTIA

A) - RECOMENDAÇÃO IMPORTANTISSIMA - SEMPRE QUE A SACARIA NÃO OFERECER A SEGURANÇA NECESSÁRIA AO TRANSPORTE, OS

AGENTES DEVERÃO EXIGIR DOS EXPEDIDORES DECLARAÇÃO D GARANTIA QUE DEVE SER BEM EXPLICITA, COMO POR EXEMPLO: -

1) - "SACOS EM MAU ESTADO";

2) - "SACOS FURADOS";

3) - "SACOS NÃO RESISTENTES";

4) - "SACOS COM BARBANTE POUCO RESISTENTE".

B) - NOS CASOS DE CARREGAMENTOS PELAS PARTES AS DECLARAÇÕES DEVERÃO SER DE:

1) - "CARREGAMENTO E PÊSO PELA PARTE DE ACÔRDO COM CONTRATO";

2) - "PÊSO PELA PARTE".

C) - É DEVER DOS AGENTES VERIFICAR TAMBÉM SI O CAFÉ É MOLE, E EXIGIR, CASO AFIRMATIVO, A DECLARAÇÃO DE GARANTIA DO EXPEDIDOR.

D) - OBRIGATÓRIAMENTE AS DECLARAÇÕES FORMULADAS E ASSINADAS PELOS REMETENTES NOS IMPRESSOS T. 648, DEVERÃO SER TRANSCRITAS EM TÔDAS AS VIAS DO DESPACHO E.27.

E) - A DECLARAÇÃO DE "PÊSO PELA PARTE" SÓ DEVERÁ SER ACEITA SI O CARREGAMENTO FÔR FEITO DIRETAMENTE DO ARMAZÉM DO REMETENTE PARA O CARRO. ENTRANDO O CAFÉ NO ARMAZÉM DA ESTAÇÃO, DEVERÁ SER FEITA A PESAGEM OBRIGATÓRIAMENTE NA BALANÇA DA ESTAÇÃO, MEDIANTE ANOTAÇÃO NA CADERNETA T.20.

30. NÃO PODERÁ SER FEITA MUDANÇA ALGUMA DE DESTINO, EM DESPACHOS DE CAFÉ, NEM CANCELAMENTO DE DESPACHOS, SEM PRÉVIA AUTORIZAÇÃO DO DNC. NESSAS CONDIÇÕES, QUALQUER PEDIDO QUE OS AGENTES DE PROCEDÊNCIA RECEBAM DOS REMETENTES NESTE SENTIDO, DEVERÁ SER IMEDIATAMENTE TRANSMITIDO A ESTA SUPERINTENDÊNCIA, ACOMPANHADO DOS CONHECIMENTOS, ISTO É, DO QUE DESEJA QUE SEJA CANCELADO, BEM COMO, DOS DAS CORRESPONDENTES QUOTAS. APÓS O RECEBIMENTO, ESTA SUPERINTENDÊNCIA TOMARÁ IMEDIATAS PROVIDÊNCIAS JUNTO AO DNC E TRANSMITIRÁ DEPOIS INSTRUÇÕES AO AGENTE COMO PROCEDER.

31. AS REQUISIÇÕES T. 648 DEVEM SER ARQUIVADAS JUN-

TAMENTE COM OS LIVROS E. 27, POIS AS MESMAS DEVEM TAMBÉM PERMANECER EM ARQUIVO PELO PRAZO MÍNIMO DE CINCO (5) ANOS.

32. OS DESPACHOS DE CAFÉ DEVEM MERECER ESPECIAL ATENÇÃO DOS AGENTES A QUEM COMPETE EXAMINAR DEVIDAMENTE TODOS OS DOCUMENTOS ANTES DE ASSINA-LOS.

33. NA SAFRA PASSADA AS IRREGULARIDADES COMETIDAS COM MAIS FREQUÊNCIA FORAM AS SEGUINTES:

A) - DECLARAÇÕES DE GARANTIA INEXPRESSIVAS OU FALTA DE TRANSCRIÇÃO DAS MESMAS DOS T. 648 PARA OS CONHECIMENTOS E DEMAIS FOLHAS DO E. 27, COM O QUE TORNAVA-SE A ESTRADA RESPONSÁVEL PELA FALTA VERIFICADA NO DESPACHO E DEIXANDO AINDA DE RECEBER O RESPECTIVO FRETE;

B) - CONHECIMENTOS SEM DATA OU NÚMERO, OU COM DATA E NÚMERO TROCADOS;

C) - CONHECIMENTOS COM PÊSO SUPERIOR OU INFERIOR AO CALCULADO NA BASE DE 60 1/2 (SESSENTA E MEIO)QUILOS POR SACA;

D) - ERRO NA MARCAÇÃO DA SACARIA OU MARCAÇÃO ANTIGA E CONFUSA;

E) - FALTA OU TROCA DE CARIMBOS, ERROS NA APLICAÇÃO DOS MESMOS, BEM COMO, NAS ANOTAÇÕES;

G) - FALTA DE EMISSÃO DO T. 648 "NÃO NOGOCIÁVEL".

F) - ERRO NA CONSIGNAÇÃO;

34. COMO A ESTRADA FICA SUJEITA A PENALIDADE PELA FALTA DE CUMPRIMENTO DAS DETERMINAÇÕES DO DEPARTAMENTO NACIONAL DO CAFÉ, DECLARO QUE OS EMPREGADOS QUE DEIXAREM DE OBSERVAR AS RECOMENDAÇÕES DESTA SUPERINTENDÊNCIA, SERÃO PUNIDOS COM RIGOR.

35. REPORTANDO A ALÍNEA 29, LETRA D) SÔBRE DECLARAÇÃO DE GARANTIA, DECLARO QUE NÃO DEVE SER TRANSCRITO PARA AS NOTAS E.27 OS DETALHES RELATIVOS AO CENSO CAFEEIRO (ALÍNEA 21)

PEÇO ACUSAR.

(A) RUBENS BOGADO
Pº SUB-SUPE. DO TRAFEGO.

CÓPIAS AOS SRS. CHEFES DE DISTRITOS: 1º-2º-3º-4º-5º-6º-7º.

ESTAS INSTRUÇÕES ESTÃO SENDO ENVIADAS DIRETAMENTE ÀS ESTAÇÕES.

OS CARIMBOS DE NRS. 1 A 19 ESTOU REMETENDO A V.S.PARA PROVIDENCIAR A DISTRIBUIÇÃO IMEDIATA ÀS ESTAÇÕES.

PEÇO ACUSAR E PROVIDENCIAR.

CÓPIA AO SR. ADMINISTRADOR DA CIA. FERROVIARIA ITABAPOANA

CÓPIA AO SR. AGENTE DA ESTAÇÃO DE PRAIA FORMOSA

CÓPIA AO SR. CHEFE DA SECÇÃO T/E

CÓPIA AO SR. CHEFE DOS TRANSPORTES.

AGRADEÇO RECOMENDAR AOS INSPETORES DE MOVIMENTO PARA QUE TENHAM ESTAS INSTRUÇÕES MUITO EM VISTA A FIM DE NAS SUAS VIAGENS FISCALISAREM O SERVIÇO DE CAFÉ NAS ESTAÇÕES E POSSAM CORRIGIR AS FALHAS QUE NOTAREM, PRESTANDO A OS AGENTES OS NECESSÁRIOS ESCLARECIMENTOS.

ANTES DE ENCERRAR, PEDIA AINDA LICENÇA PARA PRESTAR UMA HOMENAGEM ESPECIAL AO NOSSO PRESADO PRESIDENTE, DR. ARTHUR CASTILHO QUE, NA DIREÇÃO DO DEPARTAMENTO NACIONAL DE ESTRADAS DE FERRO, TEM ACOMPANHADO AS LUTAS SUSTENTADAS PELAS COMPANHIAS FERROVIÁRIAS E, SE NÃO FOSSE O SEU ABNEGADO PATRIOTISMO E O SEU CONHECIMENTO PROFUNDO DA SITUAÇÃO DAS NOSSAS ESTRADAS DE FERRO E O APOIO DISPENSADO A LEOPOLDINA RAILWAY HÁ MUITO TEMPO TERIA IDO À GARRA.

Dr. ARTHUR REIS: - O SENHOR PRESIDENTE DÁ-ME LICENÇA PARA UM PEQUENO APARTE?

Dr. ARTHUR CASTILHO: - POIS NÃO.

Dr. ARTHUR REIS: - QUANDO O NOBRE COLEGA, DR. SOUZA AGUIAR, SE REFERIU À TAXA DE JUROS OFERECIDA À LEOPOLDINA RAILWAY, PARA SEGURO DAS MERCADORIAS, INDICOU UMA TAXA MÍNIMA QUE, MESMO ASSIM, NÃO FOI ACEITA PELA COMPANHIA.

Como, na ocasião em que aqui expendi as considerações a respeito do seguro feito pela Cental do Brasil, parece ter havido um mal entendido dos meus colegas, pois, ao me referir a taxa de 2% que a Central do Brasil utilizou no pagamento do prejuizo decorrente do seguro, pode ter sido entendido que havia uma sôbretaxa, quando, na verdade, não houve, houve sim, a aplicação da autorização dada pelo Ministro da Viação a todas as estradas fora do território paulista para aumentarem a taxa que era de 2% ad-valorem para 4%. De modo que êsse aumento, é que nós tiramos o pagamento do seguro, não houve cobrança nova para o público, apenas a Central do Brasil, ao invéz de aplicar êsse aumento em outros serviços, aplicou na liquidação do seguro.

Devo ponderar ao Dr. Souza Aguiar que a taxa obtida pela Central do Brasil na ocasião, foi indicada pelo Instituto de Resseguros, não houve de fato concurrência, mas, houve aprovação do Instituto de Resseguros que marcou essa taxa. As Companhias reunidas, que eram 31 ou 32, que tomaram a seu cargo o seguro das mercadorias da Central do Brasil e recebiamos para isso, 1,5%, enquanto que nós tinhamos tido um aumento de 2%. de modo que os clientes não foram absolutamente sobrecarregados com novas taxas.

Isso era a pequena observação que eu desejava fazer com referência aos seguros.

Com referência a um outro ponto sôbre o qual S.Excia falou, das dificuldades do horário, achando que os horários não são obedecidos porque as equipes das locomotivas tem tempo de serviço certo, e que êsse tempo de serviço é pago pelas Companhias particulares, eu peço licença para ponderar que, se nas emprêsas do govêrno nós não pagamos em dinheiro, esse aumento de trabalho, é pago em folgas, ou em outras compensações. Aliás houve tempo em que na Central do Brasil pagava-se êsse extraordinário ao pessoal de tração. No momento não se paga mas o pessoal, não faz mais do que a tabela de 8 horas de serviço nas máquinas e, quando faz, é levado a credito para descanso obrigatório. De modo que, se não há uma liquidação pelas emprêsas do govêrno, há pelo menos uma compensação. De forma que não me parece que isso acarrete de fato aumento dos horários.

Dr. SOUZA AGUIAR: - SENHOR PRESIDENTE. QUANTO AO SEGURO PARECE-ME, PELA LEITURA FEITA PELO DR. A. REIS, PRESADO E QUERIDO AMIGO DA CENTRAL DO BRASIL, HOUVE UM ENGANO, POIS ELE, DISSE QUE A TAXA ERA DE 1 1/2 CENTAVOS POR CRUZEIRO ENQUANTO QUE A CENTRAL DO BRASIL COBRAVA 2 CENTACOS POR CRUZEIRO E NÓS IRIAMOS PAGAR PELO TOTAL, COMO AS COMPANHIAS DE SEGUROS NOS OFERECIAM, ISTO É, PELO VALOR TOTAL, QUE ERA DA ORDEM DE 5 MILHÕES DE CRUZEIROS. ENTRETANTO, PAGAVAMOS NESSA OCASIÃO, COM INDENIZAÇÃO, APENAS 112 MIL CRUZEIROS, NÃO SENDO INTERESSANTE EVIDENTEMENTE PAGAR UMA TAXA QUE IA A PERTO DE 5 MILHÕES PARA AS COMPANHIAS, FAZENDO-SE O SERVIÇO À CUSTA DAS ESTRADAS.

QUANTO AOS TRENS, EU PEÇO LICENÇA AO DR. ARTHUR REIS PARA DIZER-LHE QUE ELABORAVA NUM EQUIVOCO, O QUE ALIÁS É NATURAL. ÊLE NÃO TEM NECESSIDADE DE LIDAR COM A CONSOLIDAÇÃO DAS LEIS DO TRABALHO, MAS, EU PEDIRIA SENHOR PRESIDENTE, PERMISSÃO, PARA LÊR O ARTIGO 7º DA CONSOLIDAÇÃO QUE DIZ: "ESTA CONSOLIDAÇÃO NÃO SE APLICA ÀS EMPRÊSAS ADMINISTRADAS PELO GOVÊRNO, AUTARQUIAS E EMPRÊSAS ADMINISTRADAS PELOS ESTADOS, ETC., ETC..

ORA, A LEOPOLDINA RAILWAY NÃO É NADA DISSO, É PARTICULAR, E O MINISTÉRIO DO TRABALHO, PELA SUA FISCALIZAÇÃO, NÃO CONSENTE QUE NÓS PAGUEMOS EM EXCESSO. DE MODO QUE, A CONSOLIDAÇÃO EXIGE MAIS: PARA UM PERÍODO DE 8 HORAS DE TRABALHO, 1 PERÍODO EFETIVO MÍNIMO DE 10 HORAS DE DESCANSO E NÃO HÁ POSSIBILIDADE DE ORGANIZAR ESCALAS PARA 3 HOMENS TRABALHAREM 24 HORAS, DANDO 10 HORAS DE DESCANSO, ENTRE OS DOIS PERÍODOS DE 8 HORAS.

O RESULTADO É O SEGUINTE: NÓS TEMOS QUE TER OS HOMENS PARA TRABALHAR ÁS 8 HORAS, E OUTROS HOMENS DE BARRAÇÃO PARA SUBSTITUÍ-LOS, SE ÊLES NÃO COMPLETAREM AS 8 HORAS, TRABALHANDO APENAS 1 OU 2, PERCORRENDO AS 8 HORAS DA MESMA FORMA E, AINDA, OS EXTRAORDINÁRIOS. NAS ESTRADAS OFICIAIS, ISSO NÃO SE DÁ. NÃO É EM VIRTUDE DE ESCALONAMENTO, MAS DA CONSOLIDAÇÃO, QUE NÃO SE APLICA ÀS ESTRADAS DE FERRO DO GOVÊRNO.

Dr. ARTHUR REIS: - MAS, SE NÓS TEMOS QUE DAR 8 HORAS DE TRABALHO A CADA EQUIPE, TEREMOS, PARA CADA 24 HORAS, 3 EQUI

PES. PORTANTO A DESPESA, NA AUTARQUIA OU NO SERVIÇO DO GOVÊRNO, É O MESMO QUE NA EMPRÊSA PARTICULAR.

Dr. FELICIANO DE SOUZA AGUIAR: - DR. ARTHUR REIS, A DISCUSSÃO PARECE-ME QUE NÃO É MUITO PRÓPRIA NO MOMENTO, MAS, SE EU NÃO ME ENGANO, OS SEUS MAQUINISTAS LEVAM Á MÁQUINA DAQUI ATÉ SÃO PAULO, CUJO PERCURSO É DE MAIS DE 8 HORAS. ENTÃO ÊLE NÃO TRABALHA AS 8 HORAS, APENAS.

Dr. ARTHUR REIS: - BEM, MAS ÊLE TEM DEPOIS A FOLGA CORRESPONDENTE.

Dr. FELICIANO DE SOUZA AGUIAR: - MAS EU NÃO POSSO PAGAR EM FOLGA CORRESPONDENTE. LOGO QUE EXCEDA DE 8 HORAS, SOU OBRIGADO A PAGAR AS PRIMEIRAS HORAS COM 25% DE AUMENTO, A 2ª. HORA COM 50%, DA 3ª. EM DIANTE COM 60% E NÃO TEMOS POR ONDE FUGIR. O HOMEM TRABALHA; PASSOU DE 8 HORAS 1 MINUTO, ÊLE GANHA 1 HORA INTEIRA; NÃO HÁ A MENOR ORIENTAÇÃO, E, NA CENTRAL DO BRASIL, ISSO NÃO SE DÁ.

Dr. ARTHUR REIS: - DE FATO, NAS EMPRÊSAS DO GOVÊRNO NÓS TALVES NÃO PAGUEMOS ESSA PERCENTAGEM DE AUMENTO, MAS PAGAMOS O EXTRAORDINÁRIO EM FOLGAS.

Dr. FELICIANO DE SOUZA AGUIAR: - VOU LÊR O ARTIGO 7º DA CONSOLIDAÇÃO DAS LEIS DO TRABALHO:

"ART. 7º - OS PRECEITOS CONSTANTES DA PRESENTE CONSOLIDAÇÃO, SALVO QUANDO FÔR, EM CADA CASO, EXPRESSAMENTE DETERMINADO EM CONTRÁRIO, NÃO SE APLICAM:

A) - AOS EMPREGADOS DOMÉSTICOS, ASSIM CONSIDERADOS DE UM MODO GERAL, OS QUE PRESTAM SERVIÇOS DE NATUREZA NÃO ECONOMICA À PESSOA OU A FAMILIA NO ÂMBITO RESIDENCIAL DESTAS;

B) - AOS TRABALHADORES RURAIS, ASSIM CONSIDERADOS A-

QUELES QUE, EXERCENDO FUNÇÕES DIRETAMENTE LIGADAS À AGRICULTURA E À PECUARIA, NÃO SEJAM EMPREGADOS EM ATIVIDADES QUE, PELOS MÉTODOS DE EXECUÇÃO DOS RESPECTIVOS TRABALHOS OU PELA FINALIDADE DE SUAS OPERAÇÕES, SE CLASSIFIQUEM COMO INDUSTRIAIS OU COMERCIAIS;

c) - AOS FUNCIONÁRIOS PÚBLICOS DA UNIÃO, DOS ESTADOS E DOS MUNICÍPIOS, E AOS RESPECTIVOS EXTRANUMERÁRIOS EM SERVIÇO NAS PRÓPRIAS REPARTIÇÕES;

D) - AOS SERVIDORES DE AUTARQUIAS PARAESTATAIS, DESDE QUE SUJEITOS A REGIME PRÓPRIO DE PROTEÇÃO AO TRABALHO QUE LHES ASSEGURE SITUAÇÃO ANÁLOGA À DOS FUNCIONÁRIOS PÚBLICOS.

QUANTO AO PAGAMENTO DOS EXTRAORDINÁRIOS, O ARTIGO 239 DIZ:

"ART. 239 - PARA O PESSOAL DA CATEGORIA C E PRORROGAÇÃO DO TRABALHO INDEPENDE DE ACÔRDO OU CONTRATO COLETIVO, NÃO PODENDO, ENTRETANTO, EXCEDER, DE DOZE HORAS, PELO QUE AS EMPRÊSAS ORGANIZAÇÃO, SEMPRE QUE POSSÍVEL, OS SERVIÇOS DE EQUIPAGENS DE TRENS COM DESTACAMENTOS NOS TRECHOS DAS LINHAS DE MODO A SER OBSERVADA A DURAÇÃO NORMAL DE TRABALHO.

§ 1º - PARA O PESSOAL SUJEITO AO REGIME DO PRESENTE ARTIGO, DEPOIS DE CADA JORNADA DE TRABALHO HAVERÁ UM REPOUSO DE DEZ HORAS CONTINUAS, NO MÍNIMO, OBSERVANDO-SE, OUTROSSIM, O DESCANSO SEMANAL.

§ 2º - PARA O PESSOAL DA EQUIPAGEM DE TRENS, A QUE SE REFERE O PRESENTE ARTIGO, QUANDO A EMPRÊSA NÃO FORNECER ALIMENTAÇÃO, EM VIAGEM, E HOSPEDAGEM, NO DESTINO, CONCEDERÁ UMA AJUDA DE CUSTO PARA ATENDER A TAIS DESPESAS.

§ 3º - AS ESCALAS DO PESSOAL ABRANGIDO PELO PRESENTE ARTIGO SERÃO ORGANIZADAS DE MODO QUE NÃO CAIBA A QUALQUER EMPREGADO, QUINZENALMENTE, UM TOTAL DE HORAS DE SERVIÇO NOTURNO SUPERIOR ÀS DE SERVIÇO DIURNO.

§ 4º - Os períodos de trabalho do pessoal a que alude o presente artigo serão registados em cadernetas especiais, que ficarão sempre em poder do empregado de acôrdo com o modelo aprovado pelo Ministro do Trabalho, Indústria e Comércio.

Quanto às horas excedentes das horas normais, leirei o artigo 241:

"Art. 241 - As horas excedentes das do horário normal de oito horas serão pagas como serviço extraordinário na seguinte base: as duas primeiras com o acréscimo de 25% (vinte cinco por cento) sôbre o salário-hora normal, as duas subsequentes com um adicional de 50% (cinquenta por cento) e as restantes com um adicional de 75%, (setenta e cinco por cento).

Parágrafo único - Para o pessoal da categoria "C" a primeira hora será majorada de 25%, a segunda hora será paga com o acréscimo de 50% e as duas subsequentes com o de 60%, salvo caso de negligencia comprovada.

Caso algum dos colegas tenham um meio de poder comprovar a negligencia, eu peço que me ensine.

Dr. ARTHUR REIS: - Mas, Dr. Aguiar, a Central do Brasil já teve um regime que talvez o senhor desconheça porque é muito recente e o senhor já nos deixou há algum tempo. O Senhor deve saber de um regime que houve há pouco tempo na tração da Central do Brasil, em que o maquinista ia buscar o trem na hora em que o outro completava 8 horas de serviço. Nós até bem pouco tempo fizemos isso, que talvez em nenhuma parte se fizesse e que é absurdo. O maquinista completava as 8 horas e encontrava o outro maquinista que ia viajando para substituí-lo alí. Portanto, as dificuldades nas estradas do govêrno são tão sérias como as que o senhor se refere.

Dr. ARTHUR CASTILHO: - Agradeço ao Dr. Souza Aguiar as expressões generosas que teve oportunidade, e na sua bondade de grande amigo que eu muito considero, de proferi o a meu respei-

TO, TORNANDO PÚBLICA ESSA AÇÃO DE NOSSA PARTE, A QUAL NADA MAIS É DO QUE SIMPLES CUMPRIMENTO DO NOSSO DEVER, NA DEFESA DO TRÁFEGO PELO TRILHO.

FELICITO, TAMBÉM, O DR. SOUZA AGUIAR, PELA MINUCIOSIDADE DO SEU TRABALHO, FEITO COM INTELEGÊNCIA E ABSOLUTO CRITÉRIO, DANDO AQUELA CONSCIÊNCIA INDISPENSÁVEL Á ANÁLISE TÉCNICO-ECONÔMICA DO MOVIMENTO GERAL NA LEOPOLDINA RAILWAY, ASSINALANDO AS SUAS DIFICULDADES, ORIUNDAS, PRINCIPALMENTE, DOS FATOS PREDOMINANTES QUE CONSTITUEM A TRAGÉDIA DE CERTAS ESTRADAS DE FERRO E QUE FOI A CESSAÇÃO DO TRANSPORTE DO CAFÉ. A LEOPOLDINA RAILWAY VIU-SE A BRAÇOS COM ESSA SITUAÇÃO, DIMINUINDO O TRANSPORTE DE CAFÉ E CRESCENDO O DE CANA E DE LENHA. ESTÁ DITO TUDO A RESPEITO DA DIFICULDADE EM QUE SE VÊ ENVOLVIDA A LEOPOLDINA RAILWAY, A PARTIR DE 1926 E ATÉ ESTA DATA.

HÁ TEMPOS EU TIVE OPORTUNIDADE DE FAZER UM COMENTÁRIO SEMELHANTE, A RESPEITO DA COMPANHIA MOGIANA DE ESTRADAS DE FERRO, MOSTRANDO QUE ALI, COMO MAIS ACENTUADAMENTE SE VERIFICOU NA LEOPOLDINA RAILWAY, HOUVE UM AUMENTO EXTRAORDINÁRIO DE TRABALHO EM TON-KM., COM UMA DIMINUIÇÃO SENSIVEL NO PRODUTO MÉDIO E COM AUMENTO NOTAVEL DO CUSTO MÉDIO, EM CONSEQUÊNCIA DO QUAL HOUVE AQUELE FRACASSO FINANCEIRO, QUE REPERCUTIU TÃO ACENTUADAMENTE NA ECONÔMIA DA ESTRADA DE FERRO.

É BEM DE VER QUE ESSA SITUAÇÃO DECORREU DE PARALELA DIFICULDADE NA QUESTÃO DO ESCOAMENTO DAS SACAS DE CAFÉ, QUE TIVERAM QUE FICAR REGULADAS POR ECONÔMIA DIRIGIDA A POLÍTICA ADOTADA ATÉ ENTÃO, E ATÉ A BEM POUCO TEMPO.

É CERTO QUE SERIA MUITO MAIS INTERESSANTE QUE A ECONÔMIA DAS ESTRADAS DE FERRO NÃO FICASSE JUNGIDA AO MOVIMENTO DE MONOCULTURA. ENTRETANTO O CAFÉ, NO BRASIL, REPRESENTOU DE TAL FORMA O INSULAMENTO ECONÔMICO DA NAÇÃO, QUE NÃO SE POUDE IMPROVISAR UMA SUBSTITUIÇÃO IMEDIATA, COMO A POLICULTURA, DONDE, AQUELE MESMO PRODUTO NOBRE, QUE SUPORTAVA OS PESADOS FRETES, EXIGIDOS TER SOFRIDO UMA QUEDA PONDERÁVEL, TRAZENDO, UM CERTO DESALENTO EM VASTAS ZONAS SERVIDAS PELAS ESTRADAS DE FERRO, COMO ACONTECEU NA ZONA MOGIANA, NA ZONA LEOPOLDINA E EM VÁRIAS ZONAS DA REDE MINEIRA DE VIAÇÃO, REPERCUTINDO, INCLUSIVE, NA BAHIA E MINAS, EM QUE O CAFÉ DESAPARECEU POR MUITO TEMPO NO COMÉRCIO DAS MERCADORIAS.

TODAVIA, NÓS TEMOS QUE REAGIR E AS ESTRADAS DE FERRO PROCURAM, VALENTEMENTE, TOMAR A DIANTEIRA NESTA DISPOSIÇÃO, PROCURANDO INCREMENTAR O PRODUTO DA ZONA, COMO FEZ A LEOPOLDINA RAILWAY, EM VÁRIAS MEDIDAS, INCLUSIVE O AUXILIO EFICAZ E ORIENTAÇÃO TÉCNICA SÔBRE O FOMENTO DA AGRICULTURA, EM DIVERSAS DAS SUAS ESTAÇÕES E NUCLEOS AGRICOLAS, À MARGEM DE SUAS LINHAS.

Dr. FELICIANO DE SOUZA AGUIAR : - SENHOR PRESIDENTE EU NÃO QUIZ ABORDAR O ASSUNTO NO MEU TRABALHO, PARA EVITAR CASOS, MAS, A LEOPOLDINA RAILWAY CHEGOU A CRIAR UM TREM ESCOLA, COM PROFESSORES DA ESCOLA DE AGRONOMIA DE VIÇOSA, PARA FACILITAR E DOAR SEMENTES E COMPRAR MÁQUINÁRIO, PRETENDENDO INSTRUIR OS LAVRADORES AO LONGO DA LINHA. INFELIZMENTE, OS GOVÊRNOS DO ESTADO DO RIO E DO ESTADO DE MINAS GERAIS, CONSIDERARAM ISTO UM ATO OFENSIVO DA LEOPOLDINA RAILWAY AOS BRIOS DO ESTADO, PORQUE ACHAVAM QUE A PROVIDENCIA CABIA AO GOVÊRNO E NÃO A UMA COMPANHIA DE ESTRADAS DE FERRO.

Dr. ARTHUR CASTILHO: - FELICITO O DR. SOUZA AGUIAR, PELA EXCELÊNCIA DO SEU TRABALHO E PELA PRECISÃO COM QUE DEU CONHECIMENTO DAS SUAS OBSERVAÇÕES.

ANTES DE DAR A PALAVRA AO SR. REPRESENTANTE DA GREAT WESTERS, EU QUERO PEDIR AOS SENHORES A ATENÇÃO PARA AS PROPOSIÇÕES QUE FIZ DISTRIBUIR RELATIVAS À PRIMEIRA PARTE DO TRÁFEGO. ESSAS PROPOSIÇÕES SERÃO SUBMETIDAS A APROVAÇÃO AMANHÃ, DEPOIS DE FALAREM OS SNRS. REPRESENTANTES DA VITÓRIA MINAS, BAHIA E MINAS E SANTOS A JUNDIAÍ E, AO MESMO TEMPO, QUERO REITERAR AQUI AQUELA OBSERVAÇÃO QUE JÁ FIZ NAS ANTERIORES REUNIÕES DE OUTROS DEPARTAMENTOS. PROCUREI SINTETIZAR DENTRO DESSAS PROPOSIÇÕES AS DIRETRIZES QUE EU PUDE APREENDER DA DISCUSSÃO E DA LEITURA DOS DIVERSOS TRABALHOS. OS SENHORES REPRESENTANTES DAS ESTRADAS DE FERRO, NOSSOS COLEGAS, TÊM LIBERDADE AMPLA E ABSOLUTA NA ANÁLISE DESSAS PROPOSIÇÕES, PODERÃO MODIFICÁ-LAS " DE FUND EM COMBLE ", PODERÃO FAZER ACRÉSCIMOS, PODERÃO PROPÔR AS RESPECTIVAS SUPRESSÕES E PODERÃO, AINDA, CRIAR NOVAS PROPOSIÇÕES, NO SENTIDO DE BEM ESCLARECER A DIRETRIZ QUE RESULTA DO TRABALHO NESSA PARTE DO TRÁFEGO E, ASSIM, DADA ESSA EXPLICAÇÃO A RESPEITO DO TRABALHO QUE FOI DISTRIBUIDO, EU DOU A PALAVRA AO SR. REPRESENTANTE DA GREAT WESTERN.

Dr. MANOEL LEÃO

The Great Western

SR. PRESIDENTE

CAROS COLEGAS.

A - POSSUE A RÊDE DE GREAT WESTERN 169 ESTAÇÕES, DAS QUAIS SEIS NAS CAPITAIS DOS ESTADOS SERVIDOS. A SABER, UMA EM JOÃO PESSOA, TRÊS NO RECIFE, SENDO UMA MIXTA A DO RECIFE CENTRAL E DUAS DE CARGA, AS DO BRUM E DE CINCO PONTAS E DUAS EM MACEIÓ, UMA MIXTA E OUTRA DE CARGAS EM JARAGUÁ, JUNTO AO PÔRTO. HÁ TAMBÉM UMA ESTAÇÃO NO PÔRTO DE CABEDELO.

NESSAS ESTAÇÕES HÁ 1397 EMPREGADOS, ASSIM DISTRIBUIDOS: 188 AGENTES DE ESTAÇÃO, 451 AJUDANTES DE AGENTE, 632 SERVENTES, MANOBREIROS E GUARDA-FREIOS, 126 VIGIAS. SEJA UMA MEDIA DE 8.3 HOMENS POR ESTAÇÃO. A DESPESA MÉDIA POR ESTAÇÃO FOI EM 1947 DE CR$ 82.681,00.

A COMPANHIA FORNECE SEMPRE MORADIA AOS AGENTES E SUAS FAMILIAS EM PRÓPRIOS DA ESTRADA OU ENTÃO EM CASAS ALUGADAS. PARA O DEMAIS PESSOAL DAS ESTAÇÕES SÓ EXCEPCIONALMENTE QUANDO A COMPANHIA TEM CASAS DISPONIVEIS SÃO AS MESMAS ALUGADAS, SEMPRE POR ALUGUEL INFIMO QUE EM GERAL NEM COBRE A CONSERVAÇÃO DAS CASAS.

NO ÚLTIMO ANO FORAM MOVIMENTADOS 8.327.000 PASSAGEIROS - 3.196.000 DE PRIMEIRA CLASSE E 5.131.000, DE SEGUNDA E 2.476.000 TONELADAS DE MERCADORIAS, SUBDIVIDINDO-SE ESTAS EM 1.083.000 DE MERCADORIAS ORDINÁRIAS, 21.000 DE BAGAGENS E ENCOMENDAS, 19.000 DE GADO EM PÉ, 978.000 DE CANA E LENHA E 375.000 DE MATERIAIS DA COMPANHIA. EXCLUÍDAS A CANA E A LENHA E MATERIAIS DA COMPANHIA, QUE EM GERAL NÃO PASSAM PELAS ESTAÇÕES, TEMOS UM PRODUTO MEDIO DE 810 TONELADAS POR EMPREGADO DE ESTAÇÃO. SERIA UM NÚMERO RELATIVAMENTE ALTO SE NÃO FOSSEM AS SEGUINTES CIRCUNSTÂNCIAS ESPECIAIS: O GROSSO DO TRÁFEGO DA GREAT WESTERN, CONSTITUIDO NO SENTIDO DA EXPORTAÇÃO POR AÇÚCAR E ALGODÃO E SEUS DERIVADOS, POR MAMONA E POR CEREAIS E NO SENTIDO DA IMPORTAÇÃO, POR GAZOLINA, QUEROZENE, ÓLEO COMBUSTIVEL E FARINHA DE TRIGO, FAZ-SE EM VAGÕES LOTADOS CARREGADOS PELAS PARTES. POR OUTRO LADO A DESCARGA NAS ESTAÇÕES DAS CAPITAIS É CONTRATADA COM O PESSOAL DA RESISTÊNCIA E DO SINDICATO DE TRANSPORTES E CARGAS. É UM SERVIÇO QUE APESAR DE SUCESSIVOS REAJUSTAMENTOS DE PREÇOS AINDA SE FAZ POR PREÇO RELATIVAMENTE BAIXO, E COM NOTABEL EFICIÊNCIA. BASTA DIZER QUE O NOSSO MAIOR TREM DE CARGAS, O CS 2, QUE TRAZ A PRODUÇÃO DIARIA DAS USINAS SITUADAS NA ZONA SUL DE PERNANBUCO CHEGA A CINCO PONTAS ÁS 18,30, COMUMENTE COM 40 VAGÕES DE AÇÚCAR QUE SÃO DESCARREGADOS EM CERCA DE TRÊS HORAS, PERMITINDO AS MANOBRAS DE RECOMPOSIÇÃO E A PARTIDA DO CS 1 LOGO DEPOIS DA MEIA NOITE COM OS VAGÕES VASIOS. ASSIM OS VAGÕES NO SERVIÇO DAS USINAS MAIS PROXIMAS DO RECIFE FAZEM REGULARMENTE UMA VIAGEM CARREGADOS CADA 24 HORAS. NÃO JULGAMOS QUE A MECANIZAÇÃO POSSA TRAZER ECONÔMIAS APRECIAVEIS NESSE SERVIÇO DE DESCARGA DE MERCADORIAS TRANSPORTADAS EM SACARIA. ESTAMOS, PORÉM, ESTUDANDO A MECANIZAÇÃO DO SERVIÇO DE CAR

GA NA NOVA ESTAÇÃO DE CINCO PONTAS, AONDE SERÁ CONCENTRADO TODO O MOVIMENTO DE CARGA CHEGANDO AO RECIFE OU DAÍ PARTINDO. TAMBÉM SERÁ CONVENIENTE USAR APARELHAMENTO MECANICO PARA A DESCARGA DE CERTAS MERCADORIAS PESADAS DE PÁTIO.

B - A ABSOLUTA EXIGUIDADE DE ESPAÇO DAS ESPLANADAS E ARMAZENS E A IMPROPRIEDADE DAS DEMAIS INSTALAÇÕES, QUE OFERECEM AS ESTAÇÕES DO RECIFE E ESPECIALMENTE A DO RECIFE CENTRAL, CONSTITUEM O MAIOR ENTRAVE ENCONTRADO PELA ADMINISTRAÇÃO DA ESTRADA PARA UMA RAPIDA E EFICIENTE MOVIMENTAÇÃO DE CARGA NAQUELA CIDADE, QUE POSSUE O MAIS IMPORTANTE PÔRTO DO NORDESTE DO PAÍS.

AS TRÊS ESTAÇÕES EXISTENTES, DESTINADAS A UM TRÁFEGO MIXTO, FORAM CONSTRUIDAS HÁ MAIS DE SETENTA ANOS, PARA LINHAS, ISOLADAS E DE PENETRAÇÃO RELATIVAMENTE POUCO EXTENSA.

EM 1934, O DR. ARLINDO LUZ, ENTÃO SUPERINTENDENTE DA COMPANHIA, ADOTOU A SÁBIA MEDIDA DE CONCENTRAR O MOVIMENTO DE PASSAGEIROS NA ESTAÇÃO DE RECIFE CENTRAL SEM DÚVIDA A MAIS BEM LOCALIZADA PARA ESSE SERVIÇO. O SERVIÇO DE CARGAS, PORÉM, CONTINUOU A SER FEITO EM TODAS AS TRÊS ESTAÇÕES - BRUM, RECEBENDO A CARGA DO NORTE, RECIFE CENTRAL, A DO OESTE E CINCO PONTAS, A DO SUL. NOS MEZES DE SAFRA E SOBRETUDO QUANDO OCORREM DOIS FERIADOS CONSECUTIVOS, O CONGESTIONAMENTO NOS ARMAZENS E PÁTIOS TORNA-SE TAL QUE SE É OBRIGADO A DEIXAR EM VÁRIOS PÁTIOS DAS ESTAÇÕES, AO LONGO DA LINHA, VAGÕES CARREGADOS, ÁS VEZES DURANTE DIAS, AGUARDANDO VAGA PARA PODER CHEGAR A RECIFE CENTRAL.

A FIM DE SOLUCIONAR ÊSTE DIFÍCIL PROBLEMA FOI PROJETADA A CONCENTRAÇÃO DO SERVIÇO DE CARGAS EM CINCO PONTAS. A COMPANHIA ENTREGARÁ A ADMINISTRAÇÃO DAS DOCAS DE RECIFE A ESPLANADA E ARMAZENS DO BRUM, QUE ESTÃO ENCRAVADOS NA ZONA PORTUARIA, E EM TROCA JÁ RECEBEU UMA EXTENSA ÁREA ATERRADA COM O PRODUTO DE DRAGAGENS EFETUADAS NO PÔRTO. AS OBRAS PROJETADAS FORAM ATACADAS EM 1946 E ÊSTE ANO, DURANTE A SAFRA QUE SE INICIA EM SETEMBRO, AS MERCADORIAS DE PÁTIO NO RECIFE SERÃO DIRIGIDAS PARA CINCO PONTAS. ESPERAMOS PODER TER NO ANO PROXIMO TODAS AS DEMAIS INSTALAÇÕES EM PLENO FUNCIONAMENTO.

COM PRAZER SUBMETEMOS AOS COLEGAS ESSE PLANO APROVADO PELO GOVÊRNO E QUE COMO DISSEMOS ESTÁ EM PLENA FASE DE EXECUÇÃO. JULGAMOS MUITO CONVENIENTE O TIPO DE ARMAZEM LONGO E COM LINHAS INTERIORES. SIMPLIFICA AS MANOBRAS, FACILITA A CARGA E A DESCARGA QUER DE DIA, QUER DE DIA, QUER ESPECIALMENTE Á NOITE E EVITA O RISCO DE MOLHAR AS MERCADORIAS NOS DIAS DE CHUVA.

PARÁ AS LINHAS DE PÁTIO, ADOTAMOS OS DESVIOS, EM ESPINHA DE PEIXE. FOI CONSTRUIDO UM AMPLO PÁTIO DE TRIAGEM COM DESVIOS NUMEROSOS E EFICIENTEMENTE EXTENSOS E PROJETADAS INSTALAÇÕES COMPLEMENTARES E DENTRE ESTAS UMA MUITO COMPLETA RÊDE DE COMBATE A INCENDIOS COM HIDRANTES E CANALIZAÇÕES SUPRIDOS POR POÇO PROFUNDO E DE GRANDE DESCARGA PERFURADO NA PRÓPRIA ESPLANADA DA ESTAÇÃO.

EM CABEDELO E MACEIÓ NOS DEFRONTAMOS COM UM PROBLEMA SEMELHANTE, PORÉM MENOS AGUDO. NO ANO PASSADO, ENTRETANTO, DEVIDO Á REDUÇÃO NO IMPOSTO DE EXPORTAÇÃO POSTO EM VIGOR PELO ESTADO DA PARAÍBA HOUVE UM DESVIO ANORMAL DAS CORRENTES DE TRÁFEGO PARA CABEDELO, DETERMINANDO NOS PÁTIOS E ARMAZENS DAQUELE PÔRTO UM SERIO CONGESTIONAMENTO.

C - AS BALDEAÇÕES DE EXPEDIÇÕES PEQUENAS NAS ESTAÇÕES DE ENTRONCAMENTO É UM PROBLEMA QUE NOS CAUSA CERTAS APREENSÕES, NÃO SÓ PELAS DESPESAS INCORRIDAS COMO PELAS POSSIBILIDADES DE AVARIA E DESVIOS.

NO QUE DIZ RESPEITO A RECLAMAÇÕES E NO SENTIDO DE ABREVIAR O PAGAMENTO DAS MESMAS, JÁ HÁ MUITO ADOTAMOS A ORIENTAÇÃO DE EFETUAR TAIS PAGAMENTOS, LOGO QUE SE VERIFICA A PROCEDÊNCIA DA RECLAMAÇÃO, EMBORA NÃO ESTEJA AINDA CONCLUIDO O PROCESSO DE APURAÇÃO DE RESPONSABILIDADES.

JULGAMOS INDISPENSÁVEL SEJA MANTIDA A PRAXE DE DEBITAR AO RESPONSÁVEL OU AOS RESPONSÁVEIS FUNCIONAIS PELO MENOS UMA PARTE DO VALOR PAGO AO RECLAMANTE. DE OUTRO MODO, HAVERÁ UMA TENDÊNCIA PARA O AFROXAMENTO NA OBSERVÂNCIA DOS DISPOSITIVOS REGULAMENTARES, POSTOS EM VIGOR COM O FIM DE IMPEDIR AVA-

RIAS E FURTOS NAS MERCADORIAS ENTREGUES PARA TRANSPORTE NAS ESTRADAS DE FERRO. NOSSA EXPERIÊNCIA TEM DEMONSTRADO QUANTO É INDISPENSÁVEL UM PERMANENTE E ESCRUPULOSO RIGOR NA APLICAÇÃO DESSES DISPOSITIVOS REGULAMENTARES.

D - SEGUIMOS DESDE 1931 A PRÁTICA DE FAZER CORRER OS TRENS DE CARGA DENTRO DE HORÁRIOS PREESTABELECIDOS QUE SE PROCURA FAZER CUMPRIR Á RISCA. ESSES TRENS BEM COMO OS TRENS DE CARGA EXTRAORDINÁRIOS SÃO FORMADOS DE ACÔRDO COM AS INSTRUÇÕES TRANSMITIDAS POR TELEFONE DOS ESCRITÓRIOS DO MOVIMENTO, NÃO TENDO OS AGENTES DE ESTAÇÃO QUALQUER INTERFERÊNCIA DIRETA NA SUA FORMAÇÃO. COM UMA ATENÇÃO CONSTANTE TEMOS CONSEGUIDO, SEM MODIFICAÇÃO DE TRAÇADOS E SEM O EMPREGO DE LOCOMOTIVAS MAIORES, FAZER CORRER TRENS DE CARGA, TRANSPORTANDO UMA CARGA UTIL CADA VEZ MAIOR. A CARGA LIQUIDA NOS TRENS DE CARGA PASSOU DE MENOS DE 45 TONELADAS EM 1920 PARA CERCA DE 113 NO ANO PASSADO. UMA MELHORIA DE 150 POR CENTO.

A DEFICIÊNCIA DE PÁTIOS DE TRIAGEM EM VARIAS ESTAÇÕES E ESPECIALMENTE NA DO RECIFE CENTRAL TORNA DEMORADO E ONEROSO O SERVIÇO DE COMPOSIÇÃO E DECOMPOSIÇÃO DE TRENS.

A FORMAÇÃO DE TRENS NOS RAMAIS DE BAIXA DENSIDADE DE TRÁFEGO É UM PROBLEMA QUE NO NOSSO CASO SÓ SE PODE RESOLVER COM TRENS MIXTOS, EMBORA RECONHECENDO QUANTO SÃO INCONVENIENTES E ONEROSOS ESSES TRENS. FAZER CORRER UNIDADES LEVES PARA O SERVIÇO DE PASSAGEIROS E DEIXAR A CARGA ACUMULAR-SE ATÉ PERMITIR A FORMAÇÃO DE TRENS COM LOTAÇÃO CONVENIENTE SERIA IDEAL, SE A DEMORA NO TRANSPORTE DA CARGA NÃO LEVASSE OS CLIENTES A DAR PREFERENCIA AO CAMINHÃO. PENSO QUE A SOLUÇÃO ECONÔMICA PARA ESSES RAMAIS É A RADICAL - ACABAR COM ELES, TRANSFORMANDO-OS EM ESTRADAS DE RODAGEM. A CONSTRUÇÃO DE TAIS RAMAIS JUSTIFICAVA-SE NO TEMPO EM QUE NÃO HAVIA OUTRA ESCOLHA SENÃO O TREM OU CARRO DE BOIS. COM A EVOLUÇÃO DA TÉCNICA RODOVIÁRIA PARECE-SE QUE HOJE OS FERROVIÁRIOS DEVERIAM BATER-SE DECISIVAMENTE POR UMA "PÓDA" RACINAL DOS SEUS SISTEMAS, SÓ CONSERVANDO EM CASOS MUITO ESPECIAIS OS RAMAIS CURTOS E DE BAIXA DENSIDADE DE TRÁFEGO.

NÃO HÁ DÚVIDA QUANTO AO EFEITO MORAL APRECIAVEL, TAN-

TO NO PÚBLICO COMO NOS EMPREGADOS DE ESTRADA, QUE PRODUZ A MANUTENÇÃO RIGOROSA DOS HORÁRIOS DE TRENS DE PASSAGEIROS. SOU, PORÉM, DE OPINIÃO QUE EM CERTAS ESTRADAS E EM CERTOS TIPOS DE TRENS É PREFERIVEL ADOTAR-SE UM HORÁRIO UM POUCO MAIS APERTADO, ESPECIALMENTE NA PARTE REFERENTE AO TEMPO ADMITIDO PARA AS PARADAS NAS ESTAÇÕES, EMBORA SABENDO-SE QUE MUITAS VEZES ESSES HORÁRIOS NÃO PODERÃO SER CUMPRIDOS. AS ECONÔMIAS RESULTANTES E A CONVENIÊNCIA DE TAIS HORÁRIOS PARA OS PRÓPRIOS PASSAGEIROS CONTRABALANÇAM VANTAJOSAMENTE OS ATRAZOS ORIGINADOS PELA SUA ADOÇÃO.

DURANTE A GUERRA COM O EXTRAORDINÁRIO AFLUXO DE PASSAGEIROS, BAGAGENS E ENCOMENDAS E AINDA MAIS COM A CONTINGÊNCIA DE QUEIMAR LENHA, SÓ LENHA E MUITAS VEZES LENHA VERDE E ENXARCADA PELAS CHUVAS, FEZ COM QUE A PONTUALIDADE DE NOSSOS TRENS SOFRESSE EXTRAORDINARIAMENTE. DE 1946 PARA CÁ, A SITUAÇÃO TEM MELHORADO E HOJE, COM A INTRODUÇÃO DA QUEIMA DE ÓLEO NAS LOCOMOTIVAS DOS TRENS DE PASSAGEIROS, JÁ PODEMOS ASPIRAR A VOLTAR ÁS CIFRAS SATISFATÓRIAS DE ANTES DA GUERRA. NO ANO PASSADO 27% DOS TRENS DE PASSAGEIROS E MISTOS APRESENTARAM ATRAZO E O ATRAZO MÉDIO POR TREM CORRIDO FOI DE 10 MINUTOS. EM 1939 ESSES NÚMEROS FORAM RESPECTIVAMENTE 19% E 3 1/2 MINUTOS, CONVINDO, ENTRETANTO, PONDERAR QUE EM 1944 CHEGAMOS A TER 68% DE TRENS ATRAZADOS E O ATRAZO MÉDIO DE 32 MINUTOS.

CUMPRE-ME AINDA LEMBRAR QUE, NA ORGANIZAÇÃO DOS NOSSOS TRENS, A PARTIDA DE MUITOS DELES DEPENDE DA CHEGADA DE OUTROS, DE MODO QUE QUALQUER ATRAZO NOS PRIMEIROS REDUNDA FATALMENTE NUM ATRAZO DOS ÚLTIMOS. A ESPERA DESSAS CONEXÕES REPRESENTA CERCA DE 35% DO TOTAL DOS ATRAZOS.

E - DEPOIS DA RECONSTRUÇÃO DOS VIADUTOS DA SERRA DAS RUSSAS E REDUÇÃO DE RESISTÊNCIA MÁXIMA DO TRECHO DE 29 PARA 20 KM. POR TONELADA E REFORÇO OU RECONSTUÇÃO DAS DEMAIS PONTES FRACAS EXISTENTES NAS LINHAS PRINCIPAIS DO SISTEMA, PODEMOS FORMAR TRENS BEM MAIS PESADOS, REDUZINDO ASSIM APRECIAVELMENTE A QUILOMETRAGEM DOS TRENS. FALTAM-NOS PORÉM LOCOMOTIVAS MAIORES PARA PODER TIRAR TODA A VANTAGEM ECONÔMICA DESSES MELHORAMENTOS. SEM A AQUISIÇÃO DE NOVAS UNIDADES DE TRAÇÃO, CHEGAMOS PRA-

TICAMENTE AO EXTREMO DAS POSSIBILIDADES DO EQUIPAMENTO EXISTENTE.

PARA TORNAR MAIS EFICIENTE O NOSSO SERVIÇO DE COMUNICAÇÕES ESTAMOS PROCURANDO USAR O SISTEMA "CARRIER WAVES" NO TRECHO DA LINHA SUL ATÉ GLICÉRIO. POR DEFICIÊNCIAS DE UMA NATUREZA OU OUTRA NÃO CONSEGUIMOS AINDA UM SERVIÇO SATISFATÓRIO. ESPERAMOS, ENTRETANTO, VENCER DENTRO EM BREVE AS DIFICULDADES ENCONTRADAS, DO QUE DAREMOS LOGO CONHECIMENTO AO DEPARTAMENTO NACIONAL DAS ESTRADAS DE FERRO. É UM SISTEMA BARATO E QUE PODERÁ SER USADO COM VANTAGEM, POR OUTRAS ESTRADAS DO TIPO DA NOSSA.

E e G - NÃO CREMOS SE CHEGUE ENTRE NÓS EM FUTURO PRÓXIMO A QUALQUER FORMULA DE CONTROLE DO TRÁFEGO RODOVIÁRIO E, ENQUANTO NÃO HOUVER ESSE CONTROLE AS ESTRADAS SUJEITAS POR SUA SITUAÇÃO E CONDIÇÕES DE TRÁFEGO A UMA FORTE CONCURRENCIA, NÃO PODERÃO PENSAR EM MANTER UM SISTEMA RACIONAL DE TARIFAS. AS TARIFAS MÍNIMAS TERÃO DE SER ELEVADAS PELO MENOS ATÉ O CUSTO PARCIAL DO TRANSPORTE E AS TARIFAS ALTAS BAIXADAS MUITAS VEZES DRASTICAMENTE POIS DE OUTRO MODO O TRÁFEGO CORRESPONDENTE ÁS MESMAS SERÁ DESVIADO PARA OS CAMINHÕES. ESSA CONSTANTE REDUÇÃO ENTRE OS LIMITES MÍNIMOS E MÁXIMOS DAS TARIFAS, SEM DÚVIDA NÃO ATENDE TÃO BEM AS NECESSIDADES DA EXPANSÃO DO PAÍS, COMO COM O SISTEMA TARIFÁRIO EM VIGOR ANTES DA EXISTÊNCIA DA CONCURRÊNCIA RODOVIÁRIA. AS FERROVIAS, ENTRETANTO, NÃO DISPÕEM DE OUTRO MEIO DE DEFEZA.

NA GREAT WESTERN VIMOS PONDO EM PRÁTICA, JÁ HÁ ALGUNS ANOS, E COM OS MELHORES RESULTADOS UM SISTEMA INTENSIVO E EXTENSIVO DE AJUSTES.

TENDO OBTIDO A APROVAÇÃO PARA BASES TARIFÁRIAS, EM GERAL, ACIMA DO QUE NOS PERMITE APLICAR A CONCURRÊNCIA, FAZEMOS AJUSTES CONCEDENDO ABATIMENTOS NAS TARIFAS APROVADAS. TEMOS FORMULAS DE AJUSTES IMPRESSAS, UMAS PARA MERCADORIAS DE IMPORTAÇÃO, OUTRAS PARA MERCADORIAS DE EXPORTAÇÃO, OUTRAS PARA ALGODÃO E SEUS DERIVADOS. SÃO AFIXADOS PREÇOS EM CENTAVOS POR QUILOS ENTRE AS DIVERSAS ESTAÇÕES E NESSES PREÇOS SÃO DADAS REDU-

ÇÕES MAIORES OU MENORES, DE CONFORMIDADE COM A CONCURRÊNCIA RODOVIÁRIA NO TRECHO. EM CERTOS PERCURSOS AONDE NÃO HÁ CONCURRÊNCIA OS PREÇOS SÃO OS FRETES CORRESPONDENTES ÁS TARIFAS APROVADAS. EM OUTROS, NO ENTANTO, O ABATIMENTO É APRECIAVEL. HÁ UMA CLAUSULA NOS AJUSTES, ESTIPULANDO QUE ESSES ABATIMENTOS SÓ SÃO CONCEDIDOS SE O CONTRATANTE SE COMPROMETE A FAZER TODOS OS SEUS TRANSPORTES PELA ESTRADA DE FERRO. PROCURAMOS TAMBÉM LIGAR SEMPRE QUE POSSÍVEL OS FRETES DAS MATERIAS PRIMAS E PRODUTOS DE BAIXO VALOR, COM OS PRODUTOS ACABADOS OU DE VALOR MAIS ELEVADO - A CANA COM O AÇÚCAR, O CAROÇO DE ALGODÃO COM O ALGODÃO PRENSADO, OS TAMBORES VARIOS COM A GAZOLINA E O QUEROZENE. SÓ DAMOS A TARIFA BAIXA PARA OS PRIMEIROS E OS CLIENTES OBRIGAM-SE A TRANSPORTAR TAMBÉM PELA ESTRADA OS SEGUNDOS. EM OCASIÕES DETERMINADAS SÃO REFORMADOS, CADA ANO, OS AJUSTES PARA DADO TIPO DE TRÁFEGO.

DESTA FORMA TEMOS CONSEGUIDO CONSERVAR NA ESTRADA AS PRINCIPAIS CORRENTES DE TRANSPORTE DENTRO DE NOSSA ZONA. SE HÁ CONTRATANTES QUE FOGEM ÁS OBRIGAÇÕES ASSUMIDAS, A MAIORIA, PORÉM, E ESPECIALMENTE AS GRANDES FIRMAS NÃO O FAZEM. ESSE SISTEMA FORÇA TAMBÉM UM CONTRATO MUITO MAIS INTIMO ENTRE O DEPARTAMENTO COMERCIAL DA ESTRADA E OS DIFERENTES CLIENTES E, DO ESTREITAMENTO DESSAS RELAÇÕES SÓ PODEM ADVIR RESULTADOS BENÉFICOS PARA AMBAS AS PARTES CONTRATANTES.

É SEM DÚVIDA UM SISTEMA TRABALHOSO, EXIGINDO MUITAS VEZES DISCUSSÕES DEMORADAS COM UNS E OUTROS RECALCITRANTES. MAS DEPOIS QUE AS PRINCIPAIS FIRMAS COMEÇAM A ASSINAR OS AJUSTES APRESENTADOS, AS PEQUENAS EM GERAL AS ACOMPANHAM.

EM CADA REFORMA DE AJUSTES PODEMOS FICAR CERTOS DE QUE TEMOS ASSEGURADA UMA DETERMINADA TONELAGEM PARA TRANSPORTE NA ESTRADA OU EM OUTRAS PALAVRAS QUE NÃO CORREMOS O RISCO DE UM COLAPSO NA RECEITA, CAUSADO POR UM DESVIO EXTENSIVO DO TRÁFEGO PARA OS CAMINHÕES. FICAMOS TAMBÉM CONHECENDO COM BASTANTE PRECISÃO OS PREÇOS E METODOS DOS NOSSOS CONCURRENTES. NATURALMENTE PROCURAMOS EM CADA RENOVAÇÃO DOS AJUSTES E DENTRO DAS TARIFAS APROVADAS, ELEVAR OS FRETES SEMPRE QUE ISTO NOS É POSSIVEL. A SITUAÇÃO ATUAL, PORÉM, ESTÁ NOS OBRIGANDO, EM CERTOS SETORES, SENÃO A REDUZI-LOS, A CONCEDER VANTAGENS QUE PRATICAMEN

TE EQUIVALEM A UMA REDUÇÃO - COMO A ENTREGA GRATUITA A DOMICÍLIO DE ALGODÃO DESPACHADO DE CAMPINA GRANDE PARA JOÃO PESSOA.

EM RESUMO O SISTEMA DE AJUSTES CONSISTE EM CONTRATOS DE VENDA DE FRETE DURANTE DETERMINADO PERÍODO, QUE USUALMENTE É DE UM ANO. REALIZADA A VENDA SABEMOS QUE UMA DADA RECEITA DEVERÁ PROVIR DA EFETIVAÇÃO DOS SERVIÇOS CONTRATADOS.

NESSA LUTA CONTRA A CONCURRÊNCIA RODOVIÁRIA, TEMOS ENCONTRADO O SÉRIO ÓBICE DO "CHAUFFEUR" NEGOCIANTE QUE, AO MESMO TEMPO QUE FAZ CONCURRÊNCIA Á ESTRADA DE FERRO, BURLA MUITAS OBRIGAÇÕES FISCAIS. ÊSSE NOVO TIPO DE CONCURRÊNCIA ESTÁ TOMANDO UM DESENVOLVIMENTO SÉRIO, MAS ESPERO QUE O FISCO GRANDEMENTE PREJUDICADO ENCONTRARÁ UMA FORMA DE ACABAR COM ELE.

H - TEMOS FEITO APENAS UMA TIMIDAS TENTATIVAS DE COORDENAÇÃO DE TRANSPORTES. NA CENTRAL DE PERNAMBUCO AONDE AS ÓTIMAS ESTRADAS CONSTRUIDAS PELAS SECAS FACILITAM A CONCURRÊNCIA, POSSUIMOS CAMINHÕES NOS CENTOS IMPORTANTES DE CONVERGÊNCIA DE CARGA - ALAGOA DE BAIXO (HOJE SERTANIA), RIO BRANCO (HOJE ARCOVERDE) E PESQUEIRA. FAZEMOS CONTRATO PARA RECEBIMENTO E ENTREGA DE MERCADORIAS EM PONTOS AFASTADOS DA ESTRADA DE FERRO. E CONSEGUIMOS EM ALGUNS MUNICIPIOS REALIZAR ACÔRDO COM OS PROPRIETÁRIOS LOCAIS DE CAMINHÕES, COMPROMETENDO-NOS A NÃO MANDAR LÁ NOSSOS CAMINHÕES EM TROCA DE GARANTIA DE QUE ELES NÃO ACEITARÃO CARGA DIRETA PARA O RECIFE, MAS A ENTREGARÃO Á ESTRADA DE FERRO NUMA DESSAS LOCALIDADES.

NAS CAPITAIS FIZEMOS CONTRATO COM UMA AGÊNCIA SUBVENCIONADA POR NÓS, PARA A COLETA E ENTREGA EM DOMICÍLIO. TEM-SE LEVANTADO, NO ENTANTO, UMA FORTE OPOSIÇÃO A ÊSSE CONTRATO POR PARTE DOS PROPRIETÁRIOS DE CAMINHÕES QUE NÃO COMPREENDEM NÃO SER NOSSO INTUITO AÇAMBARCAR TODOS OS TRANSPORTES, MAS APENAS ASSEGURAR O ENCAMINHAMENTO PARA A ESTRADA DE FERRO DAS CORRENTES DE TRÁFEGO, QUE DEVEM NORMALMENTE COMPETIR A ELA. NÃO NOS INTERESSA FAZER O TRANSPORTE URBANO DAS MERCADORIAS QUE VÊM USUALMENTE PELA ESTRADA DE FERRO, MAS RECUPERAR OS TRANSPORTES QUE ESTÃO SENDO DESVIADOS PARA A ESTRADA DE RODAGEM E ESSES NÃO DÃO A GANHAR AOS CAMINHÕES DAS CIDADES POIS SÃO LEVADOS DI

RETAMENTE PELOS CAMINHÕES DAS ESTRADAS AOS DOMICÍLIOS DOS CLIENTES.

TALVEZ TENHA ME ESTENDIDO UM POUCO DEMAIS, MAS HA ASPECTOS E SOLUÇÕES QUE EMBORA PECULIARES AO NOSSO SISTEMA PODEM ENTRETANTO, TRAZER SUGESTÕES UTEIS AOS COLEGAS DAS OUTRAS ESTRADAS. FAREI AINDA COM PRAZER QUALQUER ESCLARECIMENTO A MAIS QUE O SR. PRESIDENTE OU QUALQUER DOS COLEGAS PRESENTES DESEJEM PEDIR-ME AGORA OU DEPOIS DA SESSÃO.

Dr. ARTHUR CASTILHO: - AGRADEÇO AO DR. MANOEL LEÃO O SEU TRABALHO DE HOJE, FEITO COM AQUELE CUIDADO E A CONHECIDA INTELIGÊNCIA QUE SEMPRE APLAUDIMOS.

A QUESTÃO DO TRÁFEGO NA GREAT WESTERN É DIFICILIMA, PORQUE ELE TEM UM PERCURSO MÉDIO EM VOLTA DE 85 KM., DE MANEIRA QUE ESTÁ DENTRO DO RAIO DE MAIOR EFICIÊNCIA DO CAMINHÃO, NECESSITANDO AGIR COM MUITO CUIDADO PARA CONSERVAR A SUA FREGUESIA E A MANUTENÇÃO DESSA FREGUESIA SÓ FOI POSSÍVEL ATRAVÉZ DOS AJUSTES DE FRETE, VERDADEIRA SALVAÇÃO DA GREAT WESTERN., POIS DO CONTRÁRIO, TÔDA A SUA CARGA SERIA DESVIADA PARA A RODOVIA.

FOI UMA SÁBIA MEDIDA PROPOSTA PELA ADMINISTRAÇÃO DA GREAT WESTERN E SUSTENTADA COM TÔDA CONVICÇÃO PELA ANTIGA INSPETORIA DE ESTRADAS E, POSTERIORMENTE, PELO DEPARTAMENTO NACIONAL DE ESTRADAS DE FERRO.

É PRECISO NOTAR ENTRETANTO QUE, A PAR DÊSSE AJUSTE DE FRETE, QUE FOI FEITO NA GREAT WESTERN., NÃO FOI DESCURADA QUESTÃO DE REGULARIZAÇÃO DO TRÁFEGO, DE MANEIRA A TRAZER UM BAIXO CUSTO QUILOMÉTRICO, TORNANDO DE MENOR ONUS OS AJUSTES E VÁRIOS MELHORAMENTOS FORAM INTRODUZIDOS NA ESTRADA COM GRANDE SACRIFÍCIO, COM GRANDE ESFÔRÇO, SENDO QUE DEVEMOS DESTACAR DOIS TRABALHOS DE GRANDE RELÊVO ULTIMAMENTE EXECUTADOS: A VARIANTE DA SERRA DAS URSAS E A ESTAÇÃO DE CINCO PONTAS CONCLUIDA QUE SERÁ UMA OBRA QUE HONRARÁ A GREAT WESTERN E ESTARÁ ALI, REALIZADA UMA DAQUELAS ASPIRAÇÕES QUE TEMOS, DE FAZER SERVIÇO BARATO E EFICIENTE NAS TERMINAIS.

HOUVE UM PONTO NA ORAÇÃO DO DR. MANOEL LEÃO, COM O QUAL INFELIZMENTE NÃO ESTOU DE ACÔRDO. É O REFERENTE À IDÉIA DE ACABAR COM OS RAMAIS, TALVEZ SEJA EU NÊSSE PONTO, VÓZ ISOLADA, DO FERROVIÁRISMO NACIONAL. NÃO POSSO CONFORMAR-ME COM A IDÉIA DE ABANDONAR AS POPULAÇÕES QUE JÁ TÊM SERVIÇO PERMANENTE, À PURA SANHA MERCANTILISTA DOS CAMINHÕES QUE, OU NÃO IRÃO LÁ, PONDO A POPULAÇÃO A PENDER PARA O PAUPERISMO, OU ENTÃO, QUANDO SUR-

GIR O PROGRESSO, TIRARÃO ELES O MÁXIMO DO LUCRO DA POPULAÇÃO DESPROVIDA DE OUTROS MEIOS DE TRANSPORTES. RECORDO-ME SEMPRE DO CASO DA CIDADE AMERICANA DE RUTHLÂNDIA QUE, QUANDO AMEAÇADA DE SER DESPROVIDA DOS TRANSPORTES PELO TRILHO, PORQUE IA A FALÊNCIA A SUA COMPANHIA FERROVIÁRIA, REUNIU-SE A POPULAÇÃO PARA SUPRIR O CAPITAL NECESSÁRIO, A FIM DE PÔR A REFERIDA COMPANHIA NUM ESTADO DE SOLVÊNCIA DE MANEIRA A GARANTIR O TRANSPORTE PELO TRILHO. TENHO VISTO JÁ ALGUNS RESULTADOS MALÉFICOS, DE ARRANCAMENTO DE TRILHOS AQUI NO BRASIL E CITO, BEM PERTO, A POPULAÇÃO DE PASSA TRES, QUE ESTÁ DESAPARECENDO DEPOIS QUE A REDE MINEIRA DE VIAÇÃO ARRANCOU OS TRILHOS DE LÁ.

ACHO QUE O RAMAL SE FÔR TRATADO DE ACÔRDO COM A SUA PEQUENA INTENSIDADE DE TRÁFEGO, CRIANDO UM SERVIÇO BARATO DE AUTO-MOTRIZES PARA OS PASSAGEIROS E UM SERVIÇO DEMORADO DE ACÔRDO COM A INTENSIDADE DE TRÁFEGO PARA AS MERCADORIAS; CRIANDO UM SERVIÇO DE CONSERVA EM TRABALHO FLUENTE, COM UMA ÚNICA TURMA DE TRABALHO, O RAMAL NÃO SERÁ DEFICITÁRIO. DE DEFICITÁRIO QUE É ÊLE TORNAR-SE-Á, PELO MENOS EQUILIBRADO, E É PRECISO NOTAR QUE NÓS TEMOS O VEZO DE CHAMAR O RAMAL DE DEFICITÁRIO, SEM LEVARMOS EM CONTA O TRÁFEGO ACRESCIDO QUE OS RAMAIS TRAZEM PARA A LINHA TRONCO, E SEM LEVARMOS EM CONTA ÁS VEZES O ENORME BRAÇO DE ALVANCA QUE REPRESENTA NO TRABALHO, CUJA REMUNERAÇÃO É COBRADA NO FINAL, NAS TERMINAIS OU NAS PROCEDÊNCIAS.

PORISSO, EU SOU, TALVEZ, UM DEFENSOR ISOLADO DOS RAMAIS.

MAS, ENQUANTO NÃO ME PROVAREM O CONTRÁRIO DE QUE NÃO É POSSÍVEL FAZER O EQUILIBRIO COM ESSAS MEDIDAS QUE TENHO SUGERIDO, CONTINUAREI NA DEFESA ENCETADA:

Dr. MANOEL LEÃO: - NÓS TEMOS UM RAMAL, POR EXEMPLO, DE ALAGÔA GRANDE QUE SÓ TEM UMA ESTAÇÃO, DE MINEIRA QUE NÃO É POSSÍVEL EQUILIBRAR O PREJUIZO.

Dr. ARTHUR CASTILHO: - EU DEIXAVA UMA ÚNICA PESSOA NESSA ESTAÇÃO, PARA O RECEBIMENTO E ENTREGA DAS CARGAS, FICAN-

DO O CHEFE DO TREM ENCARREGADO DE FAZER OS DESPACHOS, UMA VEZ QUE O TREM CORRA APENAS DE 15 EM 15 DIAS OU DE TRÊS EM TRÊS SEMANAS.

Dr. MANOEL LEÃO: - O CAMINHÃO LEVARIA TUDO Dr. CASTILHO.

Dr. ARTHUR CASTILHO: - NÃO LEVARIA. O CAMINHÃO NÃO LEVARIA TUDO SE FIZESSEM EM TEMPO, PORQUE O CAMINHÃO NÃO VAI EM CIDADE POBRE. ÊSSE É QUE É O PIOR MAL. QUANDO A CIDADE É POBRE, O CAMINHÃO NÃO VAI LÁ. É O QUE ACONTECEU A PASSA TRÊS. AGORA, HÁ, ALÉM DISSO, O PERIGO DE QUE O INIMIGO VÁ TOMANDO AS ZONAS SUCESSIVAS DAS ESTRADAS DE FERRO.

QUANDO A CIDADE COMEÇA A PROSPERAR, OS CAMINHÕES INICIAM VIAGENS PARA LÁ, COMEÇANDO A MOVER Á ESTRADA DE FERRO UMA GUERRA DE FLANCO, QUE É UMA DAS COISAS MAIS PERIGOSAS QUE EXISTEM NA CONCURRÊNCIA RODOVIÁRIA.

Dr. MANOEL LEÃO: - MAS, DR. CASTILHO, SÔBRE ÊSSE ASPECTO, NÓS TEMOS O CASO DA CENTRAL DE PERNAMBUCO QUE É DE FATO UMA DAS MELHORES LINHAS DO NORTE. HOJE EXISTE, NUM TRECHO, UMA EXCELENTE ESTRADA DE RODAGEM. OS CAMINHÕES VINDOS DE SALGUEIRO, NO KM 750, TINHAM UMA TARIFA QUILOMÉTRICA MUITO ELEVADA EM TODO O TRECHO EM QUE NÃO EXISTE ESTRADA DE FERRO E UMA TARIFA BAIXA NO TRECHO COMUM ÁS DUAS VIAS, ESTABELECIDA COM BASE NO PREÇO MÉDIO EQUIVALENTE AOS DOIS SISTEMAS.

Dr. ARTHUR CASTILHO: - ERA A OFENSIVA DE FLANCO. AGORA É PRECISO NOTAR, E O DR. MANOEL LEÃO SABE, QUE EXISTEM CIDADES PROVIDAS DE EXCELENTES ESTRADAS DE RODAGEM, MAS O GOVÊRNO DE PERNAMBUCO, E TAMBÉM A POPULAÇÃO DE SALGUEIRO, POR EXEMPLO, FAZEM QUESTÃO ABSOLUTA DE QUE OS TRILHOS PROSSIGAM ATÉ LÁ.

O ILUSTRE GOVERNADOR DE PERNAMBUCO, - DR. BARBOSA LIMA, - COM OS MEMBROS DAS BANCADAS DA OPOSIÇÃO E DO GOVÊRNO, ESTIVERAM NO MINISTÉRIO DA VIAÇÃO E NO DEPARTAMENTO NACIONAL DE

ESTRADAS DE FERRO, INSISTENTEMENTE SOLICITANDO PROLONGAMENTO DOS TRILHOS DÊSDE AFOGADOS DA INGAZEIRA, NÃO APENAS ATÉ FLÔRES COMO ESTAVA PROJETADA, MAS ATÉ SALGUEIRO. DAÍ É QUE ME FICA AQUELA CONVICÇÃO DE QUE OS RAMAIS DEVEM SER DEFENDIDOS EMBORA COM PEQUENOS SACRIFÍCIOS.

NOTEI, TAMBÉM, UM ASPECTO MUITO INTERESSANTE REFERENTE AO TRANSPORTE DE ALGODÃO DE CAMPINAS GRANDE Á PARAÍBA, FEITO PELO TRILHO E POR TRANSPORTE URBANO DE COLETA E ENTREGA INCLUIDO NA TARIFA GERAL.

ESSA TAMBÉM É UMA DAS GRANDES DEFESAS QUE TEREMOS NA COMPETIÇÃO CONTRA OS OUTROS MEIOS DE TRANSPORTES.

FINALMENTE, O DR. MANOEL LEÃO, NA SUA BRILHANTE EXPOSIÇÃO, FEZ MENÇÃO DE UMA SITUAÇÃO QUE ESTÁ APARECENDO PRINCIPALMENTE NO NORTE, QUE É O MASCATE DE AUTOMÓVEL. ÊSSE É UM DOS MAIS PERIGOSOS CONCURRENTES RODOVIÁRIOS QUE ESTÃO APARECENDO.

AGRADECENDO AO DR. LEÃO, MAIS UMA VEZ, A SUA VALIOSA COLABORAÇÃO, LEMBRO AOS SENHORES, QUE, DEPOIS DE AMANHÃ, DEVEMOS INICIAR OS DEBATES SÔBRE A FORMAÇÃO TARIFÁRIA. O ASPECTO VAI SER UM POUCO DIFERENTE DO DAS REUNIÕES EFETUADAS ATÉ AQUI. SERÃO INSCRITOS OS ORADORES QUE QUIZEREM TRATAR DO ASSUNTO E, DEPOIS, NÓS FAREMOS UMA DISCUSSÃO, QUE ESTOU PREVENDO QUE VAI SER MUITO VIVA. PORISSO, PEÇO, COM A DEVIDA VÊNIA DOS SENHORES, QUE QUEIRAM FALAR, O OBSEQUIO DE SE INSCREVEREM JUNTO AO DR. PIRAJÁ, A FIM DE QUE POSSAMOS, COM ANTECEDÊNCIA, SABER QUAIS OS ORADORES QUE VÃO TRATAR DO CASO. AMANHÃ, CONTINUAREMOS OS NOSSOS TRABALHOS ÀS 9,30, COMO SEMPRE, HOJE TENHO QUE AGRADECER ESTA ASSÍDUA E VALIOSA ASSISTÊNCIA QUE OS SENHORES NOS DERAM, COOPERANDO DE MANEIRA DEFINITIVA PARA O BRILHANTISMO DOS TRABALHOS.

ESTÁ ENCERRADA A SESSÃO.

7a SESSÃO

Realizada em 3 de Agosto

de 1948

7a. SESSÃO

REALIZADA NO DIA 3 DE AGOSTO 1948

REGISTRO DE PRESENÇA

PRESIDÊNCIA – Eng° Arthur Pereira de Castilho

LISTA DE PRESENÇA

DEPARTAMENTO NACIONAL DE ESTRADAS DE FERRO

Eng° Virginio Santa Rosa
Eng° Agnelo de Albuquerque

CONTADORIA GERAL DE TRANSPORTES

Eng° Edmundo Brandão Pirajá
Eng° Sebastião Guaracy do Amarante

E. F. CENTRAL DO BRASIL

Eng° Arthur Enock dos Reis
Eng° Guilherme Campos

THE LEOPOLDINA RAILWAY

Sr. C. Poter

E. F. ARARAQUÁRA

Eng° Almeida Campos

E. F. CENTRAL DO RIO GRANDE DO NORTE

Eng° Ruben Eugenio de Freitas Abreu

RÊDE DE VIAÇÃO CEARENSE

Eng° Hugo Rocha

E. F. BAHIA A MINAS

Cel. Adalberto Pompilho
Eng° Wenefredo Bacelar Portela

MADEIRA MAMORÉ

Eng° Benedito Pio Corrêa Lima

VIAÇÃO FÉRREA DO RIO GRANDE DO SUL

Eng° Aymoré Drumond

E. F. SANTOS A JUNDIAÍ

Eng° Algacir Guimarães

THE GREAT WESTERN

Eng° Manoel Leão
Eng° Luiz Batista

CIA. MOGIANA

Eng° Odir Dias da Costa

E. F. SOROCABANA

Eng° Edgard Werneck
Eng° Luiz Orsini de Castro

RÊDE MINEIRA DE VIAÇÃO

Eng° Benjamim M. de Oliveira

E. F. NOROESTE DO BRASIL

Eng° Fernando de Freitas Melro

E. F. VITORIA A MINAS

Eng° João C. Beleza

VIAÇÃO FÉRREA FEDERAL LESTE BRASILEIRO E ILHÉOS CONQUISTA

Eng° Nelson Spindola Teixeira

E. F. BRAGANÇA

Eng° Francisco Coutinho

SECRETARIO — Sr. Newton Moniz Gonçalves

Dr. ARTHUR CASTILHO: - Dando inicio aos nossos trabalhos de hoje, dou a palavra ao Sr. Representante da E.F. Vitória a Minas.

Dr. JOÃO C. BELEZA

E. F. Vitoria a Minas

Cumprindo a grata incumbência de trazer a êste conclave o depoimento da Estrada de Ferro Vitória a Minas, agradecemos a honra da vossa atenção e da vossa paciência que tentaremos poupar resumindo, como possível, aquilo que poderia interessar como informação sôbre a matéria que ora se discute.

Todos sabeis, e os demais representantes da Vitória a Minas que me precederam terão acentuado, o panorama das atividades na nossa emprêsa oferece aspecto particular no conjunto das ferrovias nacionais. É que o minério de ferro abundante no Vale do Rio Doce e disputado em hora amarga pelas nações ricas e carentes dessa matéria prima, creou excepcional oportunidade para a Vitória a Minas que se viu - como previra Pedro Nolasco - objeto de especial atenção e finalmente, dentro de um majestoso plano nacional, provida de recursos para sua radical transformação.

Essa remodelação que era reclamada com tôda urgência, não se completou todavia. Mas já se fez muito. Dos 573 quilômetros da linha em tráfego, 183 estão concluidos. Dessa extenção já remodelada 140 quilometros foram entregues ao tráfego, suprimindo justamente o trecho entre Vitória e Colatina que, pelo antigo traçado, apresentava as mais precárias condições técnicas. Conseguimos, além disso, valioso contigente, de material rodante e de tração.

Cumprindo a grata incumbência de trazer a êste Con-

GRESSO O DEPOIMENTO DA E.F. VITÓRIA A MINAS AGRADECENDO A HONRA DA VOSSA ATENÇÃO E DA VOSSA PACIÊNCIA QUE TENTAREMOS POUPAR RESUMINDO COM O MELHOR POSSÍVEL AQUILO QUE PODERIA INTERESSAR, COMO INFORMAÇÃO SÔBRE A MATÉRIA QUE ORA SE DISCUTE. TODOS SABEIS E OS DEMAIS REPRESENTANTES DA VITÓRIA A MINAS QUE ME PRECEDEREM.

TAIS CIRCUNSTÂNCIAS, COMO É ÓBVIO, FAVORECERAM GRANDEMENTE A EXPLORAÇÃO DO TRÁFEGO, PELAS FACILIDADES QUE CREARAM AOS PROBLEMAS ANGUSTIOSOS EM QUE SE DEBATE A QUASI TOTALIDADE RÊDE BRASILEIRA. O NOSSO REAPARELHAMENTO SE DESTINA PARTICULARMENTE AO TRANSPORTE DO MINÉRIO, PROJETADO PORÉM EM TAL PROPORÇÃO QUE PERMITIRÁ FÁCIL ESCOAMENTO DOS DEMAIS PRODUTOS DA ZONA, QUE PODERÃO SER ENTÃO TRANSPORTADOS ABAIXO FRETE.

PRESENTEMENTE PERDURAM MUITOS DOS EMBARAÇOS COM QUE SEMPRE LUTAMOS, POIS, COMO RESALTAMOS, ÊSSES MELHORAMENTOS AINDA NÃO SE CONCLUIRAM. É SÔBRE ESTA SITUAÇÃO ATUAL QUE FAZEMOS REFERÊNCIA NESTA EXPOSIÇÃO.

PESSOAL - EM 31 DE DEZEMBRO, O PESSOAL EMPREGADO NAS ESTAÇÕES ASCENDIA A 395 NÊSTE NÚMERO INCLUIDOS OS AGENTES, TELEGRAFISTAS, CONFERENTES, GUARDA-CHAVES, MANOBREIROS DE PÁTEO, TRABALHADORES DE ARMAZÉM E VIGIAS. ÊSSE NÚMERO VARIOU UM POUCO NOS ÚLTIMOS TEMPOS. JÁ NO CORRENTE ANO, COM O SENSIVEL INCREMENTO DE TRANSPORTES, TEMOS TIDO NECESSIDADE DE AMPLIAR O QUADRO PARA ATENDER À CIRCULAÇÃO NOTURNA, BEM COMO NOVOS SERVIÇOS NAS VÁRIAS PARADAS E POSTOS TELEGRÁFICOS INTRODUZIDOS NA LINHA COM O PROPOSITO DE REDUZIR AS LONGAS DISTÂNCIAS INTERESTACIONAIS DO VELHO TRAÇADO AINDA EM TRÁFEGO, MELHORANDO PORTANTO A SUA CAPACIDADE.

A DESPESA COM PESSOAL FOI:

	1945	1946	1947
Nº DE EMPREGADOS	330	281	395
DESPESA Cr$	2 802 437,50	3 056 543,90	4 131 875,90
MÉDIA MENSAL	707,60	906,40	871,70

A REDUÇÃO NO SALÁRIO MÉDIO É APENAS APARENTE POIS QUE O AUMENTO DE PESSOAL VERIFICADO NOS ÚLTIMOS TEMPOS FOI FEITO COM ADMISSÕES NOS CARGOS INICIAIS CUJO VENCIMENTO MENOR, AFETOU A MÉDIA. NA REALIDADE HOUVE MELHORIA DE ORDENADO PARA O PESSOAL EM GERAL.

ÊSSE PESSOAL EMPREGADO NO SERVIÇO DE ESTAÇÕES, MOVIMENTOU UM TRÁFEGO QUE AUMENTOU BASTENTE, NO PERÍODO CONSIDERADO, REALIZANDO:

	1945	1946	1947
TONELADAS ÚTEIS TRANSP,	483 451	432 462	514 400
TON-KM	107 666 849	108 396 000	174 894 815
VEÍCULOS-KM	13 966 187	13 823 260	17 135 789
TRENS-KM	1 926 333	1 713 829	1 708 548
DESPACHOS EFETUADOS	245 257	232 005	185 942
RECLAMAÇÕES DO PÚBLICO	10 664	7 962	4 258

ÊSSES NÚMEROS TRADUZEM QUE:

1. AUMENTAMOS SENSIVÉLMENTE O TRABALHO DE TRANSPORTE ACRESCIDO DE 62,4%, AO PASSO QUE O PESSOAL CRESCEU APENAS DE 19,7%, NO PERÍODO CONSIDERADO;

2. MELHORAMOS O NÚMERO DE VEÍCULO POR TREM E A LOTAÇÃO UTILIZADA DE CADA VAGÃO;

3. AUMENTANDO EMBORA OS TRANSPORTES REALIZADOS, DIMINUIMOS O NÚMERO DE EXPEDIÇÕES, INFLUÊNCIA DO MINÉRIO DE FERRO DESPACHADOS EM VAGÕES LOTADOS COM EMISSÃO DE UM ÚNICO CONHECIMENTO;

4. MELHORAMOS AS NOSSAS RELAÇÕES COM O PÚBLICO CUJO NÚMERO DE RECLAMAÇÕES DECRESCEU EXTRAORDINÁRIAMENTE.

CUMPRE SALIENTAR QUE PARA O MOVIMENTO REALIZADO NO

ÚLTIMO ANO, ATINGIMOS A UMA INTENSIDADE DE TRÁFEGO EXCEPCIONAL DE VEZ QUE TENDO OPERADO UM TRABALHO DE 174 894 815 TON-KM DE PÊSO ÚTIL SÔBRE UMA LINHA DE APENAS 572 KM, ALCANÇAMOS A 305 760 TON-KM/KM, QUANDO A MÉDIA DA RÊDE NACIONAL (ALCIDES LINS-REVISTA FERROVIÁRIA - ABRIL/48) É DE 145 000 TON-KM/KM.

SÔBRE O ALOJAMENTO DO PESSOAL DE ESTAÇÕES O PLANO DE MODELAÇÃO DA LINHA, PREVIU A CONSTRUÇÃO DE CASAS ISOLADAS PARA RESIDÊNCIAS DE AGENTES, TELEGRAFISTAS E GUARDA-CHAVES, ALÉM DO EDIFÍCIO DA ESTAÇÃO, PROJETO TIPO JÁ CONSTRUIDO EM ALGUNS PONTOS DO NOVO TRAÇADO.

A ESTRADA DE FERRO VITÓRIA A MINAS NÃO COBRA TAXA DE MELHORAMENTO DO QUE FICOU DISPENSADA EM VIRTUDE DO PLANO DE REMODELAÇÃO GERAL QUE ESTÁ SENDO FEITO POR CONTA DE CAPITAL. AINDA QUE EM HABITAÇÕES PRECÁRIAS O PESSOAL DE ESTAÇÕES ESTEVE SEMPRE ALOJADO EM EDIFÍCIOS DA ESTRADA OU POR ELA ALUGADOS.

O PESSOAL DE MOVIMENTO DISPÕE DE DORMITÓRIOS NOS PONTOS DE PERNOITE. ESSAS INSTALAÇÕES CARECEM ENTRETANTO DE SER MELHORADAS. O PESSOAL DISPÕE DE REGULAR SERVIÇO DE REFEITÓRIOS. QUATRO RESTAURANTES LOCALIZADOS EM PONTOS DE PERNOITE E DE MAIOR MOVIMENTAÇÃO DE PESSOAL, FORNECEM REFEIÇÕES DIA E NOITE, AOS EMPREGADOS EM TRÂNSITO OU TRABALHANDO EM OFICINAS, AO PREÇO DE CR$ 4,00 POR REFEIÇÃO, COM PREJUIZO NA EXPLORAÇÃO DESSE SERVIÇO.

POR CONTA DO CUSTEIO É IGUALMENTE PROPORCIONADO AO PESSOAL, SERVIÇO MÉDICO PRÓPRIO DA ESTRADA, ALÉM DOS SERVIÇOS DE ASSISTÊNCIA QUE LHE SÃO FACULTADOS PELA CAIXA DE APOSENTADORIA E PENSÕES, COM OS QUAIS ESTÃO ARTICULADOS. A ESTRADA PERCORRE UMA ZONA INSALUBRE, SUJEITA AO PALUDISMO ENDÊMICO E QUE VEM SENDO COMBATIDO COM ESPECIAL INSISTÊNCIA. NÊSTE PARTICULAR, O SERVIÇO ESPECIAL DE SAUDE PÚBLICA VEM REALIZANDO OBRA NOTÁVEL, COLHENDO RESULTADOS SURPREENDENTES COMO FRUTO DA CAMPANHA SISTEMÁTICA CONTRA O ANOFELES.

POSSIBILIDADES DE MECANIZAÇÃO - AINDA SOB ÊSTE ASPECTO, DESFRU-

TA A VITÓRIA A MINAS DE CONDIÇÕES FAVORÁVEIS QUE SURGIRAM EM DECORRÊNCIA MESMO DA NATUREZA DAS CARGAS QUE ALIMENTAM O SEU TRÁFEGO. PREDOMINA, JÁ AGORA NO MOVIMENTO DA VITÓRIA A MINAS, O TRANSPORTE DE MINÉRIO QUE NO ÚLTIMO ANO ELEVOU-SE A 170 000 TONELADAS. O SEU CARREGAMENTO EM ITABIRA, ESTÁ SENDO FEITO DE FORMA AINDA PRECÁRIA POIS O APARELHAMENTO MECÂNICO JÁ IMPORTADO, DEPENDE AINDA DA INSTALAÇÃO A SER CONCLUIDA EM BREVE. MESMO ASSIM, COM RECURSOS DE EMERGÊNCIA, TEM-SE CONSEGUIDO MELHORAR O CARREGAMENTO DE MINÉRIO ALÍ, QUE É PRÉVIAMENTE ACUMULADO EM PEQUENOS DEPÓSITOS IMPROVISADOS E DAÍ DESPEJADOS POR GRAVIDADE, SÔBRE GÔNDOLAS ESPECIALMENTE DESTINADAS AO TRANSPORTE FERROVIÁRIO DE MINÉRIO. AJUDANDO ÊSSE CARREGAMENTO TEMOS ATUALMENTE EM USO ALGUNS CAMINHÕES DE 30 TONELADAS DE CAPACIDADE CUJA CARROSSERIA PERMITE DESCARGA LATERIAL, DIRETA, SÔBRE O VAGÃO FERROVIÁRIO.

A DESCARGA DO MINÉRIO NO DESTINO SE FAZ NO SILO DO PÔRTO DE VITÓRIA CONSTRUIDO ESPECIALMENTE PARA ÊSSE FIM. AS GÔNDOLAS TÊM ACESSO AO VIADUTO, SÔBRE O SILO, ONDE DESCARREGAM PELO FUNDO, NUMA OPERAÇÃO EXTREMAMENTE SIMPLES E RÁPIDA.

O TRANSPORTE DE CARVÃO VEGETAL, TAMBÉM DOS MAIS IMPORTANTES REALIZADOS PELA ESTRADA, DESTINA-SE ÀS USINAS DE MONLEVADE. EM 1947 TRANSPORTAMOS 167 000 M3 (72 000 TON) DE CARVÃO. A BELGO-MINEIRA FEZ CONSTRUIR, AO LONGO DA LINHA, NOS PONTOS DE CARREGAMENTO, DEPÓSITOS ESPECIAIS PARA ACUMULAÇÃO DE PRODUTO QUE PROCEDE DAS MATAS PRÓXIMAS. DESSES SILOS, CONSTRUIDOS EM SITUAÇÃO ELEVADA, É FEITO POR GRAVIDADE O CARREGAMENTO DAS PLATAFORMAS PARA CARVÃO. NO DESTINO A DESCARGA SE VERIFICA EM LINHA ELEVADA, DIRETAMENTE SÔBRE OS DEPÓSITOS DA USINA, OPERAÇÃO SIMPLES DADAS AS CONDIÇÕES DA INSTALAÇÃO E OS DISPOSITIVOS DOS VEÍCULOS ESPECIAIS EMPREGADOS NESSE TRANSPORTE.

, O TRANSPORTE DE CAFÉ, PONDERÁVEL NO NOSSO TRÁFEGO, E DE QUE JÁ CHEGAMOS A TRANSPORTAR 1 000 000 DE SACAS EM UM SÓ ANO, EXPERIMENTA CERTOS EMBARAÇOS DE CARREGAMENTO E DE DESCARGA NO DESTINO ONDE CONTINUA SUJEITO AO EXPEDIENTE DO DEPARTAMENTO NACIONAL DO CAFÉ. AINDA ASSIM MELHORAMOS COMO POSSÍVEL ÊSSE SERVIÇO FAZENDO DESCARGAS DIRETAS NOS PRÓPRIOS ARMAZÉNS REGULADORES OFICIAIS, ACESSÍVEIS AOS NOSSOS VEÍCULOS, REDUZINDO

CONSIDERAVELMENTE O TEMPO GASTO NESTA OPERAÇÃO TERMINAL. O SERVIÇO, TANTO DE CARGA COMO DE DESCARGA, NÃO DISPÕE DE QUALQUER AJUDA MECÂNICA. TRATA-SE NO ENTANTO DE UMA CARGA DE MANUSEIO RELATIVAMENTE FÁCIL E A QUE ESTÁ GRANDEMENTE HABITUADO O TRABALHADOR DA ZONA QUE OPERA COM BOM RENDIMENTO. ESSAS MESMAS CONSIDERAÇÕES SE APLICAM AO CASO DOS CEREAIS(400 000 A 500 000 SACOS POR ANO).

OUTRO PRODUTO QUE OCUPA EM ELEVADA PROPORÇÃO,OS NOSSOS VAGÕES, É A MADEIRA, ABUNDANTE NA ZONA, EXPORTADA EM GRANDE QUANTIDADE SOBRETUDO NOS DOIS ÚLTIMOS ANOS QUANDO CRESCERAM AS SAÍDAS PARA O EXTERIOR. A MADEIRA EM TOROS É DE CARREGAMENTO DIFÍCIL QUANDO NÃO DISPÕE DE APARELHAMENTO MECANIZADO,RAROS NOS NOSSOS PÁTIOS. APENAS ALGUMAS SERRARIAS, QUE ALÉM DA MADEIRA SERRADA, TAMBÉM EXPORTAM MADEIRAS EM BRUTO, REALIZAM O TRABALHO COM GUINDASTES E PONTES ROLANTES, ALIVIANDO CONSIDERÁVELMENTE O TEMPO DA OPERAÇÃO. NO DESTINO E AS VEZES NO ENTRONCAMENTO, A OPERAÇÃO DE DESCARGA OU DE BALDEAÇÃO É SEMPRE FEITA COM AUXÍLIO DE GUINDASTES. ÊSSE SERVIÇO PODE SER MELHORADO PORQUE TENDENDO OS CARREGAMENTOS A SE CONCENTRAREM EM PONTOS MAIS ACCESSÍVEIS, TORNA-SE POSSÍVEL E ECONÔMICO INTRODUZIR RECURSOS MECÂNICOS DE CARREGAMENTO, CUJOS SERVIÇOS SERIAM MODICAMENTE RETRIBUIDOS PELO PÚBLICO.

INSTALAÇÕES - TUDO AINDA POR FAZER EM MATÉRIA DE INSTALAÇÕES, SALVO O CAIS DE MINÉRIO, OBRA REALIZADA PELA CIA. VALE DO RIO DOCE S/A. POR CONTA DO ESTADO DO ESPÍRITO SANTO, E QUE,VAI RESOLVER, DENTRO DO PROGRAMA ESTABELECIDO, A DESCARGA E EXPORTAÇÃO DE 1 500 000 TONELADAS DE MINÉRIO DE FERRO.

A REMODELAÇÃO POR QUE ESTÁ PASSANDO TODA A FERROVIA, DESPREZOU QUASI COMPLETAMENTE O ANTIGO LEITO. COM O ABANDONO DO VELHO TRECHO PERDERAM-SE PORTANTO TODAS AS ANTIGAS INSTALAÇÕES DE PÁTIO, DESVIOS E OUTROS PEQUENOS RECURSOS NELE EXISTENTES E QUE FACILITAVAM AS OPERAÇÕES DO TRÁFEGO. HÁ INTERESSE EM AVANÇAR COM AS MODIFICAÇÕES DO LEITO, SERVIÇO A QUE SE ESTÁ DANDO PREFERÊNCIA. O REAPARELHAMENTO DAS ESTAÇÕES SERÁ FEITO EM SEGUIDA, MAS EXIGIRÁ LONGO PRAZO. ENQUANTO ISSO TEREMOS QUE SUPORTAR CERTAS DIFICULDADES DAÍ DECORRENTES, MAS QUE DESAPARECERÃO COMO ESTÁ PREVISTO. O AUMENTO DE CAPITAL JA CONCEDIDO, CR$ 350 000 000,00 A SER COBERTO PELO TESOURO NACIONAL,CONSTI-

TUE RECURSOS BASTENTE PARA A TERMINAÇÃO DAS OBRAS. ALÉM DISSO O EMPRÉSTIMO AMERICANO DE US$ 7 500 000,00 NOS GANRANTIRÁ AQUISIÇÃO DE MATERIAL FIXO, RODANTE E DE TRAÇÃO, ALÉM DE EQUIPAMENTO MECÂNICO PARA AS INSTALAÇÕES INDISPENSÁVEIS. COM ÊSSES RECURSOS QUE TERÃO APLICAÇÃO NOS PROXIMOS 3 ANOS, DEVEMOS FICAR EM CONDIÇÕES EXCEPCIONAIS PARA ATENDER À NOSSA FINALIDADE.

RECLAMAÇÕES DO PÚBLICO - CONFORME REFERÊNCIA ANTERIOR AS RECLAMAÇÕES DO PÚBLICO FORAM GRANDEMENTE REDUSIDAS. O QUADRO A SEGUIR MOSTRA COMO SE TEM COMPORTADO O SERVIÇO DE RECLAMAÇÕES DO PÚBLICO:

IRREGULARIDADES

	1943	1944	1945	1946	1947
EXPEDIÇÕES DO ANO	186 825	240 253	245 257	232 005	185 942
IRREGULARIDADES	8 820	8 849	10 664	7 962	4 258
PROPORÇÃO.....	4.7%	3.7%	4.3%	3.4%	2.3%
PROCESSOS LIQUIQUIDADOS.....	3 993	8 670	10 664	9 002	5 336
PROCESSOS PENDENTES.....	5 006	4 827	5 006	1 219	1 068

NO ÚLTIMO ANO DE 1947, AS IRREGULARIDADES APURADAS E QUE DERAM MOTIVOS A RECLAMAÇÕES DO PÚBLICO, ESTAVAM ASSIM DISTRIBUIDOS:

	PRÓPRIO	MÚTUO	TOTAL
FALTAS.....	557	85	642
SOBRAS.....	677	2	679
AVARIAS.....	251	424	675
VIOLAÇÕES.....	13	6	19
INCENDIOS.....	9	9	18
MORTE, FUGA ANIMAIS.	17	-	17
DIFERENÇA PÊSO.....	70	42	112
ARMAZENAGEM.....	12	2	14
EXCESSO FRETE.....	14	-	14
VOLUMES N/PROCURADOS	704	630	1 334
SOBRA CARROS PASSAGº	51	-	51
TRANSPORTES DEMORADOS.....	86	81	167
DIVERSOS.....	466	50	516
	2 927	1 331	4 258

NOTA-SE QUE DAS 4 258 IRREGULARIDADES VERIFICADAS NO ÚLTIMO ANO, APENAS 2 927 CORRERAM POR CONTA DOS NOSSOS SERVIÇOS E AS RESTANTES VERIFICADAS POR CULPA DAS DEMAIS EMPRESAS COM AS QUAIS MANTEMOS MAIOR INTERCÂMBIO DE TRÁFEGO MÚTUO, ALÉM DE 704 POR CULPA DO PÚBLICO QUE NÃO PROCUROU EM TEMPO SUAS EXPEDIÇÕES.

AS INDENIZAÇÕES PAGAS EM CONSEQUANCIA DE TAIS IRREGULARIDADES FORAM:

INDENIZAÇÕES PAGAS POR IRREGULARIDADES

ANO	POR CONTA DA ESTRADA	POR CONTA DE EMPREGADOS	POR CONTA DE TERCEIROS	TOTAL CR$
1944				118 400,00
1945	221 336,20	22 324,50	10 834 20	252 494,90
1946	124 285,60	25 330,20	61 865 60	211 481,40
1947	330 337,20	24 089,70	108 368,80	462 795,70

NO MONTANTE DAS DESPESAS PAGAS COM INDINIZAÇÃO NO ÚLTIMO ANO, ESTÃO INCLUIDAS VULTOSAS SOMAS CORRESPONDENTES À INDENIZAÇÕES POR IRREGULARIDADES VERIFICADAS EM ANOS ANTERIÓRES.

A MAIORIA DAS IRREGULARIDADES EM ANOS ANTERIORES FOI MOTIVADA PELO ENORME ATRAZO NOS NOSSOS TRANSPORTES. EM 1944 CHEGAMOS A PARALISAR PRÁTICAMENTE O TRANSPORTE DE CAFÉ, CEREAIS E OUTRAS MERCADORIAS PARA ATENDER ÀS PRIORIDADES DETERMINADAS PELO GOVÊRNO, ALÉM DA PREFERÊNCIA QUE TIVEMOS DE DAR AO TRANSPORTE DE MINÉRIO, RECLAMADO URGENTEMENTE PELAS NAÇÕES EM GUERRA - COM AS QUAIS TINHAMOS COMPROMISSO.

ATUALMENTE OS NOSSOS TRANSPORTES ESTÃO RIGOROSAMENTE EM DIA E SÃO RARAS AS RECLAMAÇÕES, POR TAL MOTIVO, APENAS VERIFICADAS POR DEFICIÊNCIA DE PÁTIOS E DESVIOS, QUE LIMITA OS CARREGAMENTOS COMO ACONTECE COM MADEIRA EM TOROS.

TEMOS TIDO A MAIOR ATENÇÃO A RESPEITO DO TRATAMENTO QUE O NOSSO PESSOAL DEVE DAR AO PÚBLICO NO ATENDIMENTO DE SUAS RECLAMAÇÕES. NÊSTE PARTICULAR FIZEMOS ALGUM PROGRESSO E SENTIMOS QUE AS NOSSAS RELAÇÕES COM O PÚBLICO TÊM MELHORADO.

FORMAÇÃO DE TRENS - A VITÓRIA A MINAS É UMA ESTRADA SEM RAMAIS E DE PEQUENA EXTENSÃO (572 KM) E QUE LHE FACILITA OS SEUS PROBLEMAS DE TRÁFEGO. COM A REMODELAÇÃO PROJETADA AS COMPOSIÇÕES AUMENTARÃO BASTANTE DE PÊSO E, CONSEQUANTEMENTE, DE COMPRIMENTO. OS TRENS, NO TRECHO JÁ MODIFICADO, ENTRE COLATINA E PEDRO NOLASCO, SÃO FORMADOS DE 30 CARROS CARREGADOS, COM PÊSO BRUTO DE 1 500 TONELADAS, LONGOS DE 400 METROS E MAIORES QUANDO CONDUZINDO VAGÕES VAZIOS. NO MOMENTO TEMOS CARÊNCIA DE PÁTIOS PARA FORMAÇÃO DÊSSES TRENS. TAIS DIFICULDADES SÃO PORÉM TRANSITÓRIAS POIS AS OBRAS ESTÃO EM ANDAMENTO.

O SERVIÇO DE PASSAGEIROS NOS PROPORCIONA EXCELENTE RECEITA. EM 1947 TRANSPORTÁMOS 751 377 PASSAGEIROS QUE PRODUZIRAM UMA RENDA DE CR$ 9.519.887,90, OU SEJAM 16,3% DA RECEITA GLOBAL DA ESTRADA. MAS É AINDA DEFICIENTE, POIS O NOSSO MATERIAL É ANTIGO E PRECÁRIO, NÃO OFERECENDO AOS VIAJANTES O CONFÔRTO QUE JÁ HOJE SE DESFRUTA EM MUITAS OUTRAS ESTRADAS. A COMPENSAÇÃO QUE TEMOS OFERECIDO AO PÚBLICO É A REGULARIDADE DOS HORÁRIOS QUE SÃO RIGOROSAMENTE CUMPRIDOS. ALÉM DISSO NÃO FAZEMOS CIRCULAR TRENS MISTOS. TODOS OS TRENS DE PASSAGEIROS SÃO EXPRESSOS, O QUE PERMITIU REDUZIR AO MÍNIMO OS TEMPOS DE PERCURSO. A VELOCIDADE COMERCIAL DOS NOSSOS TRENS DE PASSAGEIROS FOI, NO ÚLTIMO ANO, DA ORDEM DE 28,14 KM/HORA, QUANDO OS TRENS DE CARGA VIAJAM COM 13,68 KM/HORA VELOCIDADE COMERCIAL, NÚMEROS EXCELENTES NAS CONDIÇÕES ATUAIS DA LINHA. A ESTRADA DISPÕE, EM TÔDA SUA EXTENSÃO, DE TELEFONES SELETIVO PARA CONTROLE DA CIRCULAÇÃO, QUE É ASSIM GRANDEMENTE FACILITADA. O LICENCIAMENTO DE TRENS É AINDA FEITO PELO TELÉGRAFO, MAS SERÁ SUBSTITUIDO PELO ESTAFE ELÉTRICO JÁ ADQUIRIDO.

TARIFAS

A FORMAÇÃO DA NOSSA TARIFA, LEVANDO EM CONTA EMBORA A RESISTÊNCIA ECONÔMICA DOS PRODUTOS DA ZONA, TEM SIDO ORIENTADA EM MÉTODOS MAIS OU MENOS EMPERICOS, O QUE NOS É IMPOSTO

ALIÁS PELA PRÓPRIA NATUREZA DA REGIÃO SERVIDA PELA ESTRADA EM EVOLUÇÃO E QUE SÒMENTE AGORA VAI TOMANDO UM RÁPIDO DESENVOLVIMENTO.

LINHA DE PENETRAÇÃO QUE SE EXTENDEU POR QUASI 600 QUILÔMETROS DE SERTÃO A DENTRO, DESTINAVA-SE INICIALMENTE NO TRÁFEGO COMERCIAL, ALIMENTADO PELA EXPORTAÇÃO DA MADEIRA E POR UMA FRAGA PRODUÇÃO AGRÍCOLA ONDE O CAFÉ REPRESENTAVA TODO O INTERESSE ECONÔMICO DO TRANSPORTE. VIVEU SEMPRE ASSOBERBADA POR DIFICULDADES FINANCEIRAS QUE SE AGRAVARAM COM A CONCURRÊNCIA RODOVIÁRIA, CIRCUNSTÂNCIAS QUE INFLUIRAM NA FORMAÇÃO DE SUAS TARIFAS.

EM 1936 FIZEMOS LIGAÇÃO COM A CENTRAL DO BRASIL PELO RAMAL DE SANTA BARBARA, EVENTO QUE ASSINALA O INICIO DO PERÍODO DE PARTICULAR IMPORTÂNCIA PARA A ECONÔMIA DA ESTRADA, QUE SE VIU SOLICITADA PELOS MERCADOS DA NOVA ZONA, PARTICULARMENTE BELO HORIZONTE, A CRESCENTES EXIGÊNCIAS DE TRÁFEGO. SURGIRAM ENTÃO OUTROS TRANSPORTES RECLAMADOS PELA INDÚSTRIA SIDERÚRGICA QUE CONSUMINDO MATÉRIA PRIMA EM GRANDE PARTE PROCEDENTE DA NOSSA ZONA, CHEGOU POR FIM A CONFIAR AOS NOSSOS TRANSPORTES CONSIDERAVEIS PORÇÕES DE SUA PRODUÇÃO.

DESSA ÉPOCA SURGIU A NECESSIDADE DE UMA MAIOR ATENÇÃO NO ESTUDO DE NOSSAS TARIFAS, QUE MESMO SEM O RIGOR DE NORMAS TÉCNICAS, PASSARAM A SER ESTABELECIDAS NA BASE DE UMA EXPERIÊNCIA E DE UMA OBSERVAÇÃO MAIS CUIDADOSAS.

FOI POR ISSO QUE FIZEMOS SUBSTÂNCIAIS REDUÇÕES NOS FRETES DE CERTOS PRODUTOS CUJA CORRENTE DE TRÁFEGO NOS CONVINHA ATRAIR. CREAMOS TARIFAS ESPECIAIS PARA O GUZA E PRODUTOS SEMELHANTES DAS USINAS ALI INSTALADAS. O GUZA, QUEM EM 1942 ERA RARO NO NOSSO TRÁFEGO, JÁ EM 1947 APARECE COM UM CONTIGENTE DE 16 187 TONELADAS, CONTRIBUIÇÃO NOVA PARA A RECEITA DA ESTRADA. PARA AS MADEIRAS SERRADAS ADOTAMOS IGUALMENTE BAIXO PREÇO DE TRANSPORTE, BASTANTE INFERIOR AO DA MADEIRA EM BRUTO. O RESULTADO FOI QUE INUMERAS E IMPORTANTES SERRARIAS NOVAS PRONTAMENTE SE ESTABELECERAM AO LONGO DA LINHA, COM ENORME REFLEXO SÔBRE A ECONÔMIA DO TRÁFEGO. É CERTO QUE HOUVE, NO ÚLTIMO ANO, RELATIVA FACILIDADE DE EXPORTAÇÃO, MAS A VERDADE É QUE DO PÊSO

DE 50 423 TONELADAS E DE UMA FRACA ARRECADAÇÃO DE Cr$ 1 275 737,10 PRODUZIDAS PELAS MADEIRA, EM 1942, PASSAMOS EM 1947 A UMA PRODUÇÃO DE 133 203 TONELADAS, RENDENDO Cr$ 9 446 266,50 OU SEJAM 22,5% DA RECEITA DE MERCADORIAS E 16,1% DA RECEITA GLOBAL DO TRÁFEGO, PROVINIENTE DE MADEIRAS EM GRANDE PARTE SERRADA, INDÚSTRIA QUE PROSPERA E QUE SE FIXA CADA VEZ MAIS NA ZONA RICA DE MATÉRIA PRIMA.

COM O CAFÉ TIVEMOS OS NOSSOS PROBLEMAS E AINDA AGORA OS TEMOS. É O GRANDE ATRATIVO DO CAMINHÃO PARTICULAR. NO ÚLTIMO ANO AVALIÁMOS QUE UM TERÇO DA PRODUÇÃO FOI DESVIADO DO NOSSO TRÁFEGO POR ESSE CONCURRENTE. A REDUÇÃO DA TARIFA E O AJUSTE DE FRETE VÊM SENDO HOJE O NOSSO FRÁGIL RECURSO DE DEFESA. E, COMO É OBVIO, NENHUMA RELAÇÃO TEM ESSA MEDIDA COM O VALOR VENAL DA MERCADORIAS CUJA TARIFA, PELO CONTRÁRIO, TIVEMOS DE REDUZIR QUANDO O PRODUTO ENCARECEU DE PREÇO. EM ANOS ANTERIORES QUANDO O EXAGERO DO NOSSO CUSTEIO LIMITAVA ESSA CONCESSÃO, NOS ENCAMINHAMOS IGUALMENTE PELO RUMO ENSINADO POR OUTRAS FERROVIAS. CREAMOS UM SERVIÇO RODOFERROVIÁRIO CONVERGENTE ÀS ESTAÇÕES DA ZONA AGRÍCOLA DO ESPIRITO SANTO. ESSE SERVIÇO, NO ENTANTO, POR CIRCUNSTÂNCIAS VARIAS, NÃO TEVE A AMPLITUDE QUE SERIA INDISPENSÁVEL E ACABOU SENDO EXTINTO.

A DESPEITO DISSO, CONSIDERAMOS AINDA HOJE QUE A FORMA ACONSELHADA PARA ENFRENTAR OS EFEITOS DA CONCURRÊNCIA DO CAMINHÃO PARTICULAR, SERIA O ESTABELECIMENTO DOS SERVIÇOS RODOVIÁRIOS CONDENADOS, ANULANDO CERTAS INICIATIVAS PRIVADAS NOCIVAS AOS INTERESSES ECONÔMICOS DAS FERROVIAS E, POR VEZES, DA PRÓPRIA ZONA.

QUEREMOS CRER ENTRETANTO, QUE ESSE EXTREMO RECURSO PODERIA SER EVITADO POR MEIO DE UMA CRITERIOSA REGULAMENTAÇÃO DOS SERVIÇOS RODOVIÁRIOS EM GERAL. NUNCA NOS PARECEU JUSTO SEJAM AS ESTRADAS DE FERRO OBRIGADAS A UMA SEVERA LEGISLAÇÃO, A AVULTADAS E PERMANENTES DESPESAS DE CUSTEIO E A TÔDA SORTE DE EMBARAÇOS, ENQUANTO QUE OS CAMINHÕES PARTICULARES, ESCOLHENDO CARGAS, NENHUM COMPROMISSO ASSUMEM COM O INTERESSE PÚBLICO. ASSIM O PROBLEMA DA TARIFA NÃO É APENAS FERROVIÁRIO E DEPENDE HOJE DE MEDIDAS CORRELATAS QUE ESPERAM, AS ESTRADAS DE FERRO, MERECER DOS PODERES PÚBLICOS, A CUJA AUTORIDADE, PELA LEI, TÊM QUE SE SUBMETER. EM UM PAÍS TÃO CARENTE DE MEIOS DE TRANSPORTE

COMO O NOSSO, NÃO HÁ RAZÃO QUE JUSTIFIQUE ESSE DESAMPARO A ESTRADA DE FERRO - O MAIS IMPORTANTE E O MAIS CUSTOSO DE TODOS ELES.

NO CASO PARTICULAR DA VITÓRIA A MINAS TEMOS ESPERANÇA DE QUE DENTRO EM BREVE O REDUZIDO CUSTEIO DO NOSSO TRÁFEGO PERMITA DESCER O FRETE RODOVIÁRIO - E AINDA COM LARGA COMPENSAÇÃO - UM NIVEL AXFICIANTE A TODO O CONCURRENTE. O CUSTO PARCIAL DE TON-KM DE MERCADORIA REMUNERADA ERA DE Cr$ 0,340 EM 1946, DESCEU A Cr$ 0,228 EM 1947 E TERÁ DESCIDO JÁ A Cr$ 0,160 NOS PRIMEIROS 6 MÊSES DO CORRENTE ANO. O CUSTO DA TON-KM DE MINÉRIO DE FERRO PARA UM TRANSPORTE ECONÔMICO COMO FOI PREVISTO, TERÁ DE SE REDUZIR A Cr$ 0,04. ESSA A NOSSA PERSPECTIVA E O NOSSO SOCEGO SÔBRE O FUTURO ECONÔMICO DA VITÓRIA A MINAS. ENTRETANTO VALE ESSA CIRCUNSTÂNCIA APENAS PARA A NOSSA EMPRESA QUE OS FATOS PROTEGERAM. MAS CONTINÚA O DRAMA DE MUITAS OUTRAS ESTRADAS, ÀS QUAIS NÃO PODERIAMOS FALTAR COM O DEVER DA SOLIDARIEDADE E DA COLABORAÇÃO NESTA CAMPANHA.

NO QUE TOCA AO SERVIÇO DE ESTATISTICA COMO ELEMENTO DE ORIENTAÇÃO, POUCO TEMOS DE ÚTIL. CARECE DE ORGANIZAÇÃO E SOBRETUDO DE ATUALIDADE. NÚMA ESTRADA PEQUENA E AINDA DE POUCO TRÁFEGO É POR VEZES POSSÍVEL, COMO TEMOS FEITO, OBTER DADOS OPORTUNOS. NO COMUM DOS CASOS PORÉM, AS SERÓDIAS INFORMAÇÕES PERDEM O INTERESSE.

AO LADO DISSO FALTA-NOS TAMBÉM O CADASTRO DE INFORMAÇÕES COMERCIAIS DOS MERCADOS A QUE SERVIMOS E QUE PODERIAM NOS LIVRAR DE CERTAS DIFUCULDADES OU, PELO MENOS ESCLARECE-LAS. CITAREMOS POR EXEMPLO O TRANSPORTE DE SAL BRUTO PROCEDENTE DO NORTE DO PAÍS, QUE ESTAVA SENDO VENDIDO EM GOVERNADOR VALADARES, VIA BELO HORIZONTE - COM UM TRANSPORTE DE 1 000 KM PELA CENTRAL - ABAIXO DO PREÇO DO MESMO SAL IMPORTADO VIA VITÓRIA, COM UM TRANSPORTE DE APENAS 350 KM PELA VITÓRIA A MINAS. OS INTERESSADOS RECLAMARAM CONTRA AS NOSSAS TARIFAS QUE, FICOU VERIFICADO, ERAM INFERIORES ÀS DA CENTRAL. DE FATO, EM CONJUNTO, AS NOSSAS TARIFAS SÃO MAIS BAIXAS DO QUE AS DAS DUAS ESTRADAS COM QUE ESTAMOS DIRETAMENTE LIGADAS.

SÔBRE O SISTEMA ATUAL DE TARIFAS E CLASSIFICAÇÃO NÃO

TEMOS MAIORES REPAROS A FAZER. FOI INTELIGENTEMENTE ESTABELECIDO PORQUE PERMITE A CADA ESTRADA ORGANIZAR AS SUAS TARIFAS, DENTRO DO QUADRO GERAL DE CLASSIFICAÇÃO, ESCOLHENDO TAXAS AS MAIS VARIAVEIS.

VAMOS FINALIZAR, SR. PRESIDENTE, MESMO PORQUE NÃO ESTAMOS SENÃO REPETINDO SABIDOS MALES, CUJOS EFEITOS TÃO BEM CONHECE V. EXCIA. CUJA AUTORIDADE, SERVIDA DA INTELEGÊNCIA QUE TODOS ADMIRAMOS, TEM SIDO UM PONTO DE REFERÊNCIA QUE VEM INDICANDO, DE MODO SEGURO E CONSTANTE, AOS FERROVIÁRIOS BRASILEIROS AS ROTAS PARA CONTORNAREM AS GRANDES DIFICULDADES QUE PESAM SÔBRE AS SUAS ATIVIDADES TÉCNICAS E ADMINISTRATIVAS.

Dr. ARTHUR CASTILHO : - AGRADEÇO A GENTILEZA DAS PALAVRAS DO ILUSTRADO COLEGA DR. BELEZA A MEU RESPEITO E FELICITO S.S., PELA PRECISÃO DO SEU TRABALHO, MOSTRANDO A SITUAÇÃO DE RELEVO QUE A E.F. VITÓRIA A MINAS, VEM CONQUISTANDO NO FERROVIARISMO BRASILEIRO.

DE FATO, COM AS MODIFICAÇÕES FUNDAMANTAIS QUE ESTÃO SENDO LEVADAS A EFEITO; COM AS PERSPECTIVAS DESSES MELHORAMENTOS E NOVAS INSTALAÇÕES, PERMITIDOS PELO EMPRESTIMO A QUE ESTÁ OBRIGADO O GOVÊRNO FEDERAL, NO VALOR DE 350 MILHÕES DE CRUZEIROS E, MAIS AINDA, COM O EMPRESTIMO DE 7 MILHÕES DE DÓLARES DOS ESTADOS UNIDOS, TEREMOS, DENTRO EM BREVE, UMA ESTRADA EM BITOLA ESTREITA, EM PADRÃO MODELAR, ALIÁS INDISPENSÁVEL PARA CUMPRIR A TAREFA A QUE ESTÁ DESTINADA, NO TOCANTE AO TRANSPORTE PROGRAMADO ATÉ UM MILHÃO E QUIHENTAS MIL TONELADAS POR ANO, SEGUNDO CREIO.

DE MANEIRA QUE ESSAS CONDIÇÕES SÃO ESSENCIAIS E QUANDO A VITÓRIA A MINAS CHEGAR AO LIMITE DO PROGRAMA ESTABELECIDO ESTARÁ, COM CERTEZA, EM SITUAÇÃO DE AMPLA PROSPERIDADE. ELA JÁ SE ACHA NUMA SITUAÇÃO DE RELATIVA FOLGA NA EXPLORAÇÃO E, OPORTUNAMENTE, ATINGIRÁ A POSIÇÃO QUE ALMEJAMOS PARA AS ESTRADAS DE FERRO BRASILEIRAS.

TEMOS, PORTANTO, QUE NOS REGOSIJARMOS COM O QUE JÁ

ESTÁ FEITO, ALMEJANDO QUA A ULTIMAÇÃO DO PROGRAMA SE REALIZE A BREVE TÊRMO, E QUE A VITÓRIA A MINAS POSSA, DESDE LOGO, INCREMENTAR A EXPORTAÇÃO DE MINÉRIO, COM GRANDES VANTAGENS PARA A SUA PROSPERIDADE.

NOTAMOS AINDA, POR CONHECERMOS PESSOALMENTE AS GRANDES POSSIBILIDADES DA VASTA E UBÉRRIMA REGIÃO DO VALE DO RIO DECE, QUE TERÁ ELA UM FARTO E COMPENSADOR DESENVOLVIMENTO PELA FACILIDADE DOS TRANSPORTES TERRESTRES E OPORTUNIDADES AMPLAS DO TRANSPORTE MARÍTIMO, ALIÁS JÁ NOTÁVEL, NÃO SÓ PELO MOVIMENTO DE MINÉRIO, COMO, TAMBÉM, PELA EXPORTAÇÃO QUE JÁ SE FAZ EM GRANDE ESCALA DE CEREAIS E MADEIRAS DA REGIÃO. INCLUSIVE, HÁ NA VITÓRIA A MINAS UMA SITUAÇÃO INTERESSANTÍSSIMA A RESPEITO DA EXPLORAÇÃO DA MADEIRA PARA O CARVÃO EMPREGADO NA SIDERÚRGIA DA BELGO-MINEIRA. É O TRABALHO MAIS INTERESSANTE E MAIS SISTEMATIZADO DE EXPLORAÇÃO DE FLORESTAS QUE NÓS TEMOS CONHECIDO ATRAVÉZ DE LIVROS E, MESMO,, POR VERIFICAÇÃO "IN-LOCO".

EXISTE AQUI FORA A IMPRESSÃO ERRONEA DE QUE A BELGO-MINEIRA ESTÁ FAZENDO A DEVASTAÇÃO DAS MATAS DO RIO DOCE, QUANDO NA REALIDADE, ESTÁ ELA REALIZANDO UM TRABALHO CIENTIFICAMENTE ORGANIZADO, COM EXPLORAÇÃO E REFLORESTAMENTO QUE, LONGE DE TRAZER MALEFICOS À REGIÃO, TEM PROPORCIONADO ATÉ HOJE, GRANDES BENEFÍCIOS.

A PAR DISSO A VITÓRIA A MINAS TEM CONTRIBUIDO, NOTAVELMENTE, COM O SEU SACRÍFICIO E RECONHECIDA BOA VONTADE DE TODO O SEU PESSOAL TÉCNICO E FERROVIÁRIO, EM GERAL, NO SENTIDO DE DESENVOLVER AQUELA ZONA. EXISTIA COMO UMA DAS GRANDES DIFICULDADES NA SUA EXPANSÃO, A QUESTÃO DO ESTADO SANITÁRIO, CUJA MELHORIA O DR. BELEZA EXPLICOU COM ABUNDANCIA DE DETALHES, VERIFICANDO-SE QUE, GRAÇAS AO SERVIÇO BEM SISTEMATIZADO DE SANEAMENTO, INTENSAMENTE APLICADO, VÊM SENDO COLHIDOS OTIMOS RESULTADOS.

O DR. BELEZA FEZ REFERÊNCIAS A UMA QUESTÃO QUE TAMBÉM ME PREOCUPOU DURANTE ALGUM TEMPO. FOI A DA SUPRESSÃO DO SERVIÇO RODO-FERROVIÁRIO. NÃO PERCEBI BEM, NA OCASIÃO EM QUE FOI SUSPENSO ESSE SERVIÇO, OS MOTIVOS FUNDAMENTAIS DA MEDIDA. ENTRETANTO, ESPERO QUE ELE SEJA RESTABELECIDO A BREVE TÊRMO E COM VANTAGEM REAL PARA A ESTRADA COMO ALIÁS, PENSA O SEU ILUSTRE DELEGADO.

A REGULAMENTAÇÃO RODOVIÁRIA QUE O DR. BELEZA PRECONIZA, E QUE NÓS TODOS DESEJARIAMOS VER EFETIVA, É UMA DAS COISAS MAIS DIFICEIS DE SE OBTER, PORQUE, INCLUSIVE, NÃO SE CONTA COM A BOA VONTADE DAS AUTORIDADES RODOVIÁRIAS. E ISTO NÃO SE VERIFICA SOMENTE NO BRASIL, MAS EM TODA A PARTE DO MUNDO, POIS A REGULAMENTAÇÃO DO SERVIÇO DE CARGAS NAS RODOVIAS TEM FALHADO EM QUASI TODOS OS PAISES E A RAZÃO PRINCIPAL É QUE, QUANDO SE FAZ UMA REGULAMENTAÇÃO ESTRITA DO SERVIÇO DE CARGA EM RODOVIAS, ELIMINA-SE A SUA ARMA PRINCIPAL, QUE É A FLEXIBILIDADE.

EXISTE, PORISSO MESMO, NUMA NATURAL REPULSA À REGULAMENTAÇÃO ESTRITA DO SERVIÇO DE TRANSPORTES SOBRE PNEUS, DENTRO DE UMA FORMULA DE RIGIDEZ, INCOMPATIVEL COM A NATUREZA DO SERVIÇO.

AGRADEÇO AO DIGNO REPRESENTANTE DA VITÓRIA A MINAS, A SUA BRILHANTE EXPOSIÇÃO E ME CONGRATULO COM S.S., PELO PROGRESSO REAL, JÁ EFETIVO, DA ESTRADA QUE REPRESENTO E PEÇO TRANSMITIR À SUA DIGNA DIRETORIA AS EXPRESSÕES DE AGRADECIMENTO PELA COLÁBORAÇÃO TRAZIDA E DE APLAUSOS ÀS SUAS INICIATIVAS.

DOU, A SEGUIR, A PALAVRA AO SR. REPRESENTANTE DA E. F. SANTOS A JUNDIAÍ.

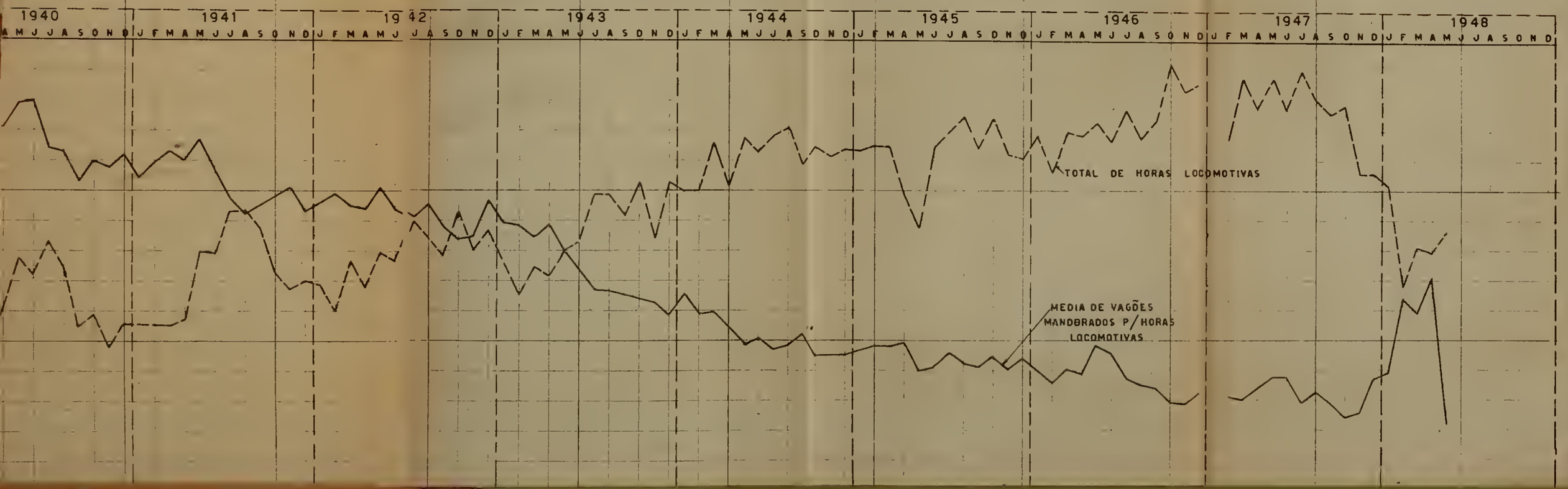
MINISTERIO DE VIAÇÃO E OBRAS PUBLICAS

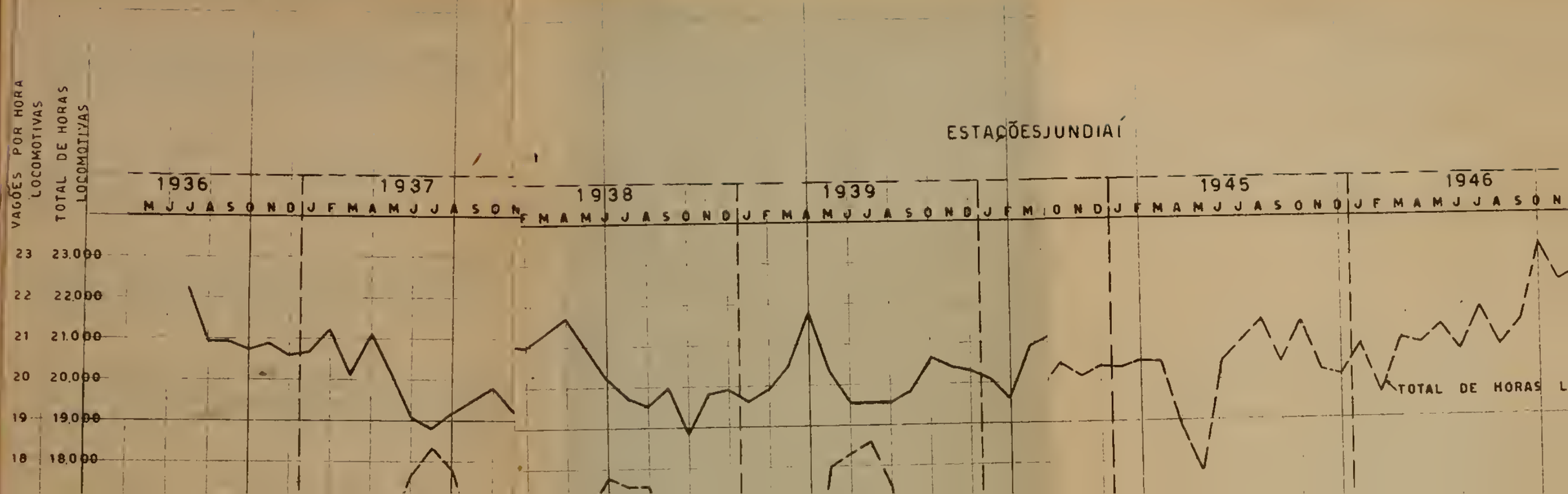
ESTRADA DE FERRO SANTOS A JUNDIAÍ

DEPARTAMENTO DOS TRANSPORTES

MOVIMENTO DE VAGÕES NOS PATIOS

DE SANTOS — SANTO ANDRÉ — SÃO CAETANO = IPIRANGA — MOOCA — PARÍ — B. FUNDA — A. BRANCA — LAPA E JUNDIAÍ




ESTAÇÕES JUNDIAÍ
VAGÕES POR HORA
LOCOMOTIVAS
TOTAL DE HORAS
LOCOMOTIVAS
1936
1937
1938
1939
1945
1946
M J J A S O N D J F M A M J J A S O N D J F M A M J J A S O N D J F M A M J J A S O N D J F M O N D J F M A M J J A S O N D J F M A M J J A S O N
23 23.000
22 22.000
21 21.000
20 20.000
19 19.000
18 18.000
TOTAL DE HORAS L

DAMENTE, 48 MIL TONELADAS DE CARVÃO. ALÉM DA CIRCULAÇÃO DAS LOCOMOTIVAS, SÃO EMPREGADOS AINDA 759 MANOBRADORES. A DESPESA MÉDIA MENSAL CORRESPONDENTE, SÃO OS SEGUINTES, CONSIDERANDO-SE OS MESES DE MARÇO, ABRIL E MAIO DO CORRENTE ANO.

COMBUSTIVEL E LUBRIFICANTES	-	Cr$ 2 097.144,00
MANOBRADORES.	-	Cr$ 1 266.422,00
TRIPULAÇÃO E CARVOEIROS.	-	805.779,00

NÃO NOS FOI POSSÍVEL, INFELIZMENTE, COLETAR DADOS PARA COMPARAÇÃO COM OS ANTERIORES, EM VIRTUDE DA EMCAMPAÇÃO DA COMPANHIA INGLEZA E, TAMBÉM, PORQUE OS ELEMENTOS QUE NÃO FICARAM EM PODER DA ADMINISTRAÇÃO INGLEZA, FORAM DESTRUIDOS PELO INCÊNDIO QUE COMEÇOU NA ESTAÇÃO DA LUZ.

NO ENTANTO, CONSEGUIMOS ORGANIZAR UM GRÁFICO QUE EXIBO NESTE MOMENTO, EM QUE SE DEMONSTRA A QUEDA VERIFICADA DE 1936 PARA CÁ E O NÚMERO MÉDIC DE VAGÕES MANOBRADOS, POR HORA, AO MESMO TEMPO DE QUANTO CRESCEU O NÚMERO DE HORAS PARA LOCOMOTIVAS DE MANOBRAS.

POR ELE SE VERIFICA QUE EM JUNHO DE 1936, O NÚMERO DE VAGÕES MANOBRADOS, POR HORA, ERA DE 22,3 CAINDO CONSTANTEMENTE ATÉ JULHO DE 1947, QUANDO O TOTAL DE VAGÕES MANOBRADOS FOI, APROXIMADAMENTE, DE 11 POR HORA.

AO MESMO PASSO, O NÚMERO DE HORAS MENSAIS DISPENDIDO NO SERVIÇO DE MANOBRAS COM LOCOMOTIVAS, QUE ERA DE 14.200 HORAS, CRESCEU EM JULHO DE 1947, PARA 22.000. HOUVE, PORTANTO UMA QUEDA DE PRODUÇÃO MUITO SENSIVEL.

EM JANEIRO DO CORRENTE ANO O REGIME ERA DE 10 HORAS DE TRABALHO, COM 2 HORAS DE PAGAMENTO EXTRAORDINÁRIO; EM FEVEREIRO ESSE REGIME FOI REDUZIDO PARA 8 HORAS DE TRABALHO.

TENDO EM VISTA O ELEVADO CONSUMO DE COMBUSTÍVEL, A

DESPESA DELE DECORRENTE E O QUE SE DISPENDE COM O PESSOAL DE MANOBRAS, ESTUDA A SANTOS A JUNDIAÍ A SUBSTITUIÇÃO PAULATINA DAS LOCOMOTIVAS A VAPOR, PELAS LOCOMOTIVAS "DIESEL", ELÉTRICAS E, DE OUTRO LADO, A CONSTRUÇÃO E AMPLIAÇÃO DE PÁTIOS, PRÓPRIOS PARA MANOBRA HORAS FORMAÇÃO E DECOMPOSIÇÃO DE TRENS POR GRAVIDADE, NAS ESTAÇÕES FERROVIÁRIAS, PRETENDENDO CONSTRUIR O PRIMEIRO EM JUNDIAÍ, OU DE A DESPESA MÉDIA, MENSAL, DE SERVIÇO DE MANOBRA, É ATUALMENTE MAIS ELEVADA, EM COMPARAÇÃO COM OS DEMAIS PÁTIOS.

ATUALMENTE O SISTEMA DE FORMAÇÃO DE TRENS DEIXA MUITO A DESEJAR, PORQUE AS TERMINAIS NÃO TÊM O NECESSÁRIO NÚMERO DE LINHAS PARA SEPARAÇÃO, POR DESTINO, DAS DIVERSAS MERCADORIAS RECEBIDAS PARA TRANSPORTE.

OUTRO FATOR NÃO COMUM AS ESTRADAS DE FERRO BRASILEIRAS E QUE CONTRIBUE PARA A ELEVAÇÃO DO CUSTO MÉDIO DE TON-KM., NA SANTOS A JUNDIAÍ, É, SEM DUVIDA NENHUMA, O SERVIÇO DA SERRA. COMO É SABIDO, O LIGAMENTO ENTRE O PLANALTO E SANTOS É FEITO PELO PLANO INCLINADO COM O SISTEMA DE CABOS, CUJA MOVIMENTAÇÃO É FEITA POR MÁQUINAS FIXAS A VAPOR.

A SUBIDA E DESCIDA DAS CARGAS EXIGE LOCOMOTIVAS ESPECIAIS.

A CAPACIDADE DE TRÁFEGO É ALÍ LIMITADA PELO NÚMERO DE VIAGENS QUE SE PODE REALIZAR EM 24 HORAS E QUE ESTÁ FIXADA EM 130, NO MÁXIMO. O NÚMERO MÉDIO DE VIAGENS QUE SE REALIZA, NO ENTANTO, É DE 120. A CARGA MÁXIMA QUE PODE SER REBOCADA EM CADA VIAGEM É DE 120 TONELADAS. O SERVIÇO É REALIZADO EM BALANÇO ISTO É, PARA SUBIREM 120 TONELADAS, TORNA-SE OBRIGATÓRIA A DESCIDA DE 60, NO MÍNIMO NA SERRA VELHA ÊSSE LIMITE É DE 30 E 60 RESPECTIVAMENTE. CADA VIAGEM CONTA, EM MÉDIA, Cr$ 1 000,00. SÓ EXISTEM 2 EVOLUÇÕES PARA REDEMIR TAIS DESPESAS: LINHAS DE SIMPLES ADERÊNCIA, DE CUSTO ELEVADO, OU A SUBSTITUIÇÃO DAS MÁQUINAS FIXAS, A VAPOR, POR MOTORES ELÉTRICOS, EM COMBINAÇÃO COM O PROJETO DE ELETRIFICAÇÃO, QUE ESTÁ FAZENDO A SANTOS A JUNDIAÍ NAS 2ªS E 3ªS. SECÇÕES.

Para avaliar a dificuldade do tráfego de mercadorias, esclarecem que na 1ª Secção entre Santos e Piassaguera, que é da Serra, os trens podem ser formados com composições de 900 a 1 000 toneladas.

No que diz respeito à reclamações do público o número de processos é muito elevadó.

Os processos no tráfego próprio estão sendo liquidados com a máxima presteza.

O número de passageiros, transportado nos últimos 5 anos, foi o seguinte:

1943 - 20 milhões 12 mil e 840

1944 - 20 milhões 839 mil e 435

1945 - 20 milhões 780 mil e 433

1946 - 23 milhões 981 mil e 054

1947 - 25 milhões 047 mil e 436

Houve aumento, portanto de 5 milhões de passageiros, aproximadamente, em trens de subúrbios e de longo percurso.

Quanto as mercadorias, foram transportadas 416.673.665 ton-Km, em 1947, contra 369.839.000, em 1943, assinalando um decrescimo daquele para êste ano, de, aproximadamente 33000,00 de ton-Km, no transporte geral de mercadorias.

Eram e continuam sendo, constante os atrazos de trens na Santos a Jundiaí. Estamos estudando a reforma dos horários, tendo em vista a conveniência de horários que possam ser cumpridos, ainda que em espaço de tempo mais dilatado, se as circunstâncias impuzerem, considerando-se que o horário, rigorosa-

MENTE CUMPRIDO, TORNA-SE, POR ASSIM DIZER, UM ELEMENTO DE PROGRAMA DÁ A ESTRADA, COMPENSANDO O AUMENTO DE DESPESA QUE POSSA ACARRETAR A SUA DILATAÇÃO.

A SITUAÇÃO PRIVILEGIADA DA ESTRADA, COMO MEIO DE LIGAÇÃO ENTRE SÃO PAULO E SANTOS, ENQUANTO A ESTRADA DE RODAGEM, EXISTENTE ERA DE MÁS CONDIÇÕES TÉCNICAS, FOI AOS POUCOS DESAPARECENDO ATÉ COLOCÁ-LA EM SITUAÇÃO DAS MAIS DIFICEIS, FRENTE À CONCORRÊNCIA RODOVIÁRIA. A INAUGURAÇÃO DA VIA ANCHIETA, TÔDA PAVIMENTADA EM CONCRETO, LIGANDO SÃO PAULO A SANTOS, ABRIU HORIZONTES AO CAMINHÃO, PERMITINDO QUE ÊLE CONCORRESSE COM A ESTRADA EM CONDIÇÕES QUASI IMPOSSIVEIS DE SUPERAR.

O TRANSPORTE É FEITO EM CAMINHÃO, NAQUELA RODOVIA, NA BASE DE 80 CRUZEIROS A TONELADA E A MERCADORIA É ENTREGUE NA CASA DO FREGUÊS. A ESTRADA MANTINHA COM A CIA. GERAL DE TRANSPORTES UM AJUSTE PARA O TRANSPORTE RODO-FERROVIÁRIO, COBRANDO-LHE A TARIFA NA BASE DO CUSTO DA TON-KM. QUE ERA, ENTÃO, DE 60 CENTAVOS.

A CIA. GERAL DE TRANSPORTES, REALIZAVA TAIS TRANSPORTES COM PREJUIZOS, SEGUNDO SUAS PRÓPRIAS DECLARAÇÕES E, ASSIM MESMO, SOFRIA A CONCORRÊNCIA DAS SUAS CONGÊNERES. PARA AJUSTE DE RAZÕES, QUE NÃO CABE AQUI ENUMERAR, FOI TORNADO SEM EFEITO O ACÔRDO COM A CIA. GERAL DE TRANSPORTES, TENDO A SANTOS JUNDIAÍ RECORRIDO À CIA. PAULISTA DE TRANSPORTE E À CIA. MOGIANA DE TRANSPORTE, POR INTERMÉDIO DO DR. ODIR DIAS DA COSTA, RESTABELECENDO-SE EM PARTE, O QUE ERA FEITO COM A CIA. GERAL DE TRANSPORTE RODO-FERROVIÁRIO. O CUSTO MÉDIO DA TON-KM, ATUALMENTE, NA SANTOS A JUNDIAÍ É COMO JÁ FOI REFERIDO, DE 63 CENTAVOS. ENTRE SANTOS E SÃO PAULO CUSTANOS A TON-KM DE MERCADORIAS TRANSPORTADAS 48 CRUZEIROS E 80 CENTAVOS. A ÊSSE CUSTO TEREMOS QUE ACRESCENTAR A TAXA DE Cr$ 11,20, POR TON. QUE É A TAXA PAGA À CIA. DOCAS DE SANTOS, RESULTANDO O TOTAL DE Cr$ 60,00 POR TON. TRANSPORTADA DE SANTOS DOCAS A SÃO PAULO. ISSO PARA MERCADORIAS POSTAS NO NOSSO ARMAZEM DE PARI, SEM CONTAR A CAMINHONAGEM QUE SERIA NECESSÁRIA PARA FAZER O QUE FAZ O CAMINHÃO, QUE É ENTREGAR NA CASA DO FREGUÊS. EMBORA NÃO POSSUA ELEMENTOS SEGUROS, VERIFIQUEI QUE O CUSTO DE CAMINHONAGEM NÃO É INFERIOR A Cr$ 40,00 POR TON. DENTRO DE SÃO PAULO, O QUE VALE DIZER QUE, ABRINDO MÃO DE QUALQUER LUCRO NO TRANSPORTE, AINDA ASSIM NÃO PODEMOS COM-

PETIR COM O CAMINHÃO, EM PRÊÇO.

A SANTOS-JUNDIAÍ, PELA SUA REPARTIÇÃO COMERCIAL, TEM PROCURADO POR TODOS OS MEIOS, REALIZAR AJUSTES COM AS FIRMAS COMERCIAIS MAIS IMPORTANTES DE SÃO PAULO. ALGUMA COISA SE TEM CONSEGUIDO, PORÉM, MUITO FALTA AINDA PARA RECUPERAR METADE DA MERCADORIA DESVIADA PARA A RODOVIA E, QUEM CONHECE A VIA ANCHIETA, SABE QUE O QUE SE PRETENDE É MUITO DIFICIL, SINÃO IMPOSSIVEL.

QUASI TODOS DEVEM TER CONHECIMENTO DA LUTA INSANA DA SANTOS JUNDIAÍ NO COMBATE DO TRANSPORTE DA GAZOLINA, ÓLEO COMBUSTIVEL, ÓLEOS DIESEL E GROSSO, QUEROZENE E DERIVADOS, COM A FAMOSA PASSAGEM DA ALEMÔA, QUANDO QUIZERAM ESTABELECER UMA ENORME CIA. RODOVIÁRIA, TRANSITANDO PELA REFERIDA PASSAGEM COM CAMINHÕES DE 18 TON. DE CAPACIDADE, OU TALVEZ MAIS. A LUTA EMPENHADA PELA ADMINISTRAÇÃO FOI, EM PARTE, VITORIOSA PORQUE CONSEGUIU MANTER O SEU PONTO DE VISTA DE PROIBIR O TRÂNSITO NAQUELE PONTO, O QUE DETERMINOU, PODE-SE DIZER, A DISSOLUÇÃO DA CIA. RODOVIÁRIA QUE SE PRETENDIA ESTABELECER.

ASSIM A GAZOLINA, DE JANEIRO A JUNHO DESTE ANO, FOI TRANSPORTADA NUM TOTAL DE 171.298.116 QUILOS, CONTRA O TRANSPORTE RODOVIÁRIO DE 43.928.349 QUILOS; O ÓLEO GROSSO FOI TRANSPORTADO NUM TOTAL DE 150.955.000 QUILOS, ENQUANTO A RODOVIA TRANSPORTOU 42. 219.217; O ÓLEO DIESEL TRANSPORTADO PELA SANTOS JUNDIAÍ NO TOTAL DE 46.936.900 ENQUANTO A RODOVIA CONDUZIA 4.865.355.

ERA ESTA, SR. PRESIDENTE A EXPOSIÇÃO QUE A SANTOS JUNDIAÍ DESEJAVA APRESENTAR À CONSIDERAÇÃO DOS PREZADOS COLEGAS E DO SR. PRESIDENTE.

Dr. ARTHUR CASTILHO: - AGRADEÇO AO DELEGADO DA SANTOS JUNDIAÍ A SUA COLABORAÇÃO MUITO VALIOSA, APRESENTANDO DADOS EXPRESSIVOS EM RELAÇÃO A UMA E.F. QUE ESTÁ NUMA SITUAÇÃO DIFICILIMA, NO MOMENTO, EM LUTA PERMANENTE CONTRA UM TRANSPORTE RODOVIÁRIO TRAFEGANDO EM VIA DE EXCEPCIONAL QUALIDADE E LI-

VRE DOS PESADOS ENCARGOS QUE PESAM SOBRE A FERROVIA.

ESPERO QUE, COM A ELETRIFICAÇÃO, COM A CONSTRUÇÃO DO OLEODUTO QUE JÁ ESTÁ CONCEDIDO À ESTRADA E, AINDA COM A ELETRIFICAÇÃO, COMO SOLUÇÃO INTERMÉDIÁ, DOS PLANOS INCLINADOS, O CUSTO DO TRANSPORTE NA SANTOS JUNDIAÍ SE TORNE BEM MAIS BARATO E PERMITA A SUA PERMANENCIA COMO GRANDE TRANSPORTADORA DAS MERCADORIAS QUE CHEGAM E SAEM DO PÔRTO DE SANTOS. DEVO ESCLARECER QUE SEMPRE FUI PARTIDÁRIO DA CRIAÇÃO DA LINHA DE SIMPLES ADERÊNCIA NA SERRA DO CUBATÃO E, NO TEMPO DA CIA. SÃO PAULO RAILWAY, TIVEMOS MESMO OPORTUNIDADE DE PESAR DUAS OU TRÊS CONDIÇÕES DE RECONHECIMENTO E CHEGAMOS A UM RESULTADO QUE DAVA UMA PREVISÃO QUE FOI TAXADA DE EXTREMAMENTE OTIMISTA. ESTE ASSUNTO A MEU VER, DEVIA SER REFORMADO PELA SANTOS JUNDIAÍ PARA VERIFICAR SE AQUELA PREVISÃO QUE FAZEM ATUALMENTE NÃO ESTÁ NA VERTENTE OPOSTA, SE NÃO ESTÁ POR DEMAIS PESSIMISTA, EM RELAÇÃO AO COMPUTO DAS DESPESAS.

REALMENTE A ELETRIFICAÇÃO DOS PLANOS INCLINADOS, SEGUNDO A PREVISÃO DE MR. WELINGTON, DARIA, SEGUNDO CREIO, UMA ECONOMIA DE 30% NO CENTEIO DAS SERRAS E ESSA ECONOMIA JÁ SERIA BEM APRECIAVEL. INICIADA A EXPLORAÇÃO DO ELEODUTO, CREIO QUE DARÁ UMA ECONOMIA DA ORDEM DE 50% DO QUE ERA PREVISTO, PRINCIPALMENTE, PORQUE LIBERA A ESTRADA DO TRANSPORTE DO RETÔRNO DOS VAGÕES VAZIOS DE COMBUSTÍVEIS. DE FORMA QUE NESTA ÉPOCA DE APREENSÕES EU ESPERO QUE A ELETRIFICAÇÃO TRAGA A SANTOS-JUNDIAÍ UM FUTURO BEM PROMISSOR E DESANUVIADO.

HÁ UM PONTO INDICADO PELO ILUSTRADO COLEGA EM QUE ME FICOU UMA DÚVIDA GRANDE. É O QUE DIZ RESPEITO A CAMIONAGEM EM SÃO PAULO, CALCULADA RM Cr$ 40,00 POR TONELADA.

Dr. ALGACYR GUIMARÃES:- INDIQUEI COMO MÍNIMO. O DR. ODIR TEM ELEMENTOS QUE LHE PODE OFERECER PORQUE TEM TRATADO DESSE ASSUNTO MAIS ATENTAMENTE.

Dr. ARTHUR CASTILHO: - BEM, DEPOIS O DR. ODIR DARÁ A SUA SEMPRE VALIOSA COLABORAÇÃO.

SE A CAMIONAGEM EM SÃO PAULO CUSTA Cr$ 40,00 POR TONELADA NO TRANSPORTE URBANO, COM É QUE O CAMINHÃO PODE FAZER POR 80 CRUZEIRO ATÉ SANTOS?

Dr. ODIR DA COSTA: - SR. PRESIDENTE. É PRECISO DISTINGUIRMOS ENTRE TRANSPORTE DIRETO E TRANSPORTE PICADO. COMO EU TIVE OCASIÃO DE MOSTRAR A V. EXCIA., EU TENHO AQUI A ESTATISTICA DAS DESPESAS DA MINHA AGENCIA, EM SÃO PAULO, DESDE A SUA FUNDAÇÃO, HÁ CERCA DE UM ANO.

A CAMIONAGEM PICADA É AQUELA QUE SE FAZ OU PARA ENTREGA OU PARA COLETA, EM PEQUENOS VOLUMES.

Dr. ARTHUR CASTILHO: - A PEQUENA EXPEDIÇÃO?

Dr. ODIR DA COSTA: - É. DEVO EXPLICAR, PARA ELUCIDAÇÃO DOS COLEGAS QUE JÁ ME TÊM INTERPELADO INDIVIDUALMENTE, AS, QUE PRECISAMOS DISTINGUIR A CAMIONAGEM DIRETA, OU PICADA, DE UMA PROCEDÊNCIA PARA VARIOS DESTINOS, CUJO PERCURSO MÉDIO É EM SÃO PAULO CÊRCA DE 8 A 9 QUILÔMETROS, CUSTANDO ESTA Cr$ 51,00 DA CAMIONAGEM DIRETA DE UMA PROCEDÊNCIA PARA UM SÓ DESTINO. CITO COMO EXEMPLO: O CAMINHÃO PEGA EM SANTOS UMA LOTAÇÃO COMPLETA DE CARGA E A ENTREGA NUMA CASA, EM SÃO PAULO. ESTA CAMIONAGEM ESTÁ CUSTANDO ATUALMENTE Cr$ 26,00. DE MODO QUE UMA EMPRÊSA BEM ORGANIZADA, NATURALMENTE PERDERÁ UMA CAMIONAGEM CARA, PARA PODER FAZER VANTAGEM NA CAMIONAGEM DIRETA. EU POSSO, POR EXEMPLO, CITAR O CASO DA CAMPINAS A SÃO PAULO, NO QUAL O TRANSPORTE DIRETO EM CAMINHÕES LOTADOS É COBRADO A RAZÃO DE Cr$ 80,00 POR TONELADA DE PORTA A PORTA. QUER DIZER QUE O CUSTO DO TRANSPORTE RODOVIÁRIO DIRETO É IGUAL AO TRANSPORTE FERROVIÁRIO, ISTO É, O TRANSPORTE ESTRADAL CUSTA Cr$ 80,00 E NÓS PAGAMOS NA SANTOS-JUNDIAÍ E NA PAULISTA, POR ESSE MESMO TRANSPORTE, Cr$ 50,00 QUER DIZER, 50 CENTAVOS POR TON-KM. O CASO DA SANTOS-JUNDIAÍ É DE DIFÍCIL SOLUÇÃO PORQUE, CONFORME PODE MOSTRAR, PARA UMA CAMIONAGEM PICADA DE Cr$ 50,00 SE FOSSE, AINDA O CUSTO ESTRADAL QUE É DE Cr$ 0,60 ENTRE SANTOS-JUNDIAÍ, DONDE SE CONCLUE QUE A SOLUÇÃO DOS ATUAIS PROBLEMAS COMO V. EXCIA., INDICOU E ESTÁ NA ELETRIFICAÇÃO PLENA DA SERRA. A SITUAÇÃO DA SANTOS-JUNDIAÍ, CONFORME MOSTREI A V. EXCIA., OUTRO DIA, É A SEGUINTE: COM 50 CRUZEIROS NA FASE INICIAL PARA ENTREGA OU COLETA, MESMO Cr$ 30,00

PARA AS GRANDES MASSAS E CONSIDERANDO O CUSTO DO TRANSPORTE, NAQUELA ESTRADA, É IMPOSSIVEL, SER O PONTO DE VISTA ECONÔMICO, ESTABELECER EQUILIBRIO, A NOSSO VER QUE ELA FAÇA TODO ESSE TRANSPORTE, ENQUANTO NÃO TIVER A ELETRIFICAÇÃO COM CAMINHÕES "DIESEL" DE GRANDE TONELAGEM. JÁ VÁRIAS VEZES TENHO TENTADO SOLUCIONAR O CASO COM O ANTIGO GERENTE DA .C.G.T. SEM QUE O CONSEGUISSE E A .C.G.T., JUSTAMENTE FRACASSOU ECONÔMICAMENTE, DEVIDO A ESSA SITUAÇÃO, ESPECIALISSIMA DE TER DESPESAS DE TERMINAIS RODOVIÁRIOS ELEVADISSIMAS, EM RELAÇÃO AO PERCURSO DO CAMINHÃO.

Dr. ARTHUR CASTILHO: - MUITO OBRIGADO PELA COLABORAÇÃO. DR. ODIR E, CUMPRE-ME O DEVER ENTÃO DE REITERAR MAIS UMA VEZ OS AGRADECIMENTOS À DA SANTOS-JUNDIAÍ PELA SUA BRILHANTE COLABORAÇÃO.

AGORA VEM PASSAR A DISCUTIR AQUELAS PROPOSIÇÕES DAS QUAIS FIZ DISTRIBUIR O RESUMO. COMO ANTERIORMENTE, VOU LER AS PROPOSIÇÕES FAZENDO UMA PEQUENA PAUSA. HÃO HAVENDO SOLICITAÇÃO DA PALAVRA, CONSIDERAREI APROVADA A PROPOSIÇÃO, TAL COMO FOI LIDA.

1 - SENDO O ADEQUADO ALOJAMENTO E ASSISTÊNCIA À FAMÍLIA DO PESSOAL DAS ESTAÇÕES, ARMAZÉNS, PÁTIOS E MOVIMENTO, ELEMENTOS DE GRANDE VALIA NO AUMENTO DA PRODUÇÃO INDIVIDUAL OU COLETIVA, DEVEM SER INTENSIFICADAS AS MEDIDAS ESSENCIAIS À EXPANSÃO DAQUELAS OBRAS E SERVIÇOS SEM OBJEÇÃO.

2 - SENDO A QUALIDADE DO SERVIÇO PRESTADO PELA FERROVIA, O FUNDAMENTO PRINCIPAL DE SEU CRÉDITO PÚBLICO, DEVERÃO AS ESTRADAS DE FERRO ORIENTAR O SEU PESSOAL DE TRÁFEGO, MAIS DIRETAMENTE EM CONTACTO COM A FREQUEZIA, NO SENTIDO DE ATENDEREM COM PRESTEZA, SOLICITUDE E URBANIDADE, TODAS AS RECLAMAÇÕES E INFORMAÇÕES, AUXILIANDO PELA SUA EXPERIÊNCIA, A RÁPIDA ADOÇÃO DAS MEDIDAS QUE REDUNDEM NO MÁXIMO BENEFÍCIO MÚTUO DO CLIENTE E DO TRANSPORTADOR, SEM OBJEÇÃO.

3 - CADA ESTRADA DEVERÁ COM URGÊNCIA ESTUDAR, MINUCIOSA-

MENTE. PROGRAMA DE MECANIZAÇÃO DOS SERVIÇOS DE ARMAZÉNS, E PÁTIOS, DE MANEIRA A APLICÁ-LA, NO JUSTO MOMENTO QUE LHE PROPICIARÁ O BARATEAMENTO DO CUSTO DA EXPLORAÇÃO, EVITANDO, PORÉM, EXPERIÊNCIAS ONEROSAS. SEM OBJEÇÃO.

4 - PARA TAL FIM DEVERÁ AINDA PROCEDER À SELEÇÃO DO INDISPENSÁVEL PESSOAL, INSTRUINDO-O PRÉVIAMENTE SÔBRE AS REGRAS E MÉTODOS A SEREM APLICADOS NO PROGRAMA DE MODERNIZAÇÃO, DANDO-LHE A NECESSÁRIA EXPERIÊNCIA NO EMPREGO DO EQUIPAMENTO MECANIZADO. PARA CUJA CONSERVAÇÃO SERÃO FORNECIDAS AS NECESSÁRIAS FACILIDADES. SEM OBJEÇÃO.

5 - UM ADEQUADO SERVIÇO DE SINALIZAÇÃO É ELEMENTO EFICIENTE NA RÁPIDA E SEGURA MOVIMENTAÇÃO DOS TRENS, COM VANTAGEM MAIS NO APROVEITAMENTO EM DEGRAO DOS MELHORAMENTOS INTRODUZIDOS COM AQUELA FINALIDADE NO INTUITO DE COMBATER A CONCORRÊNCIA DOS OUTROS MEIOS DE TRANSPORTES,

EM DISCUSSÃO.

Dr. GUILHERME CAMPOS: - EU PEÇO PERMISSÃO PARA PROPÔR, QUE FOSSE INTRODUZIDO NESSE ITEM ALGUMA REFERÊNCIA À ECONÔMIA RESULTANTE DA ADOÇÃO DE APARELHAMENTO DE SINALIZAÇÃO E, TAMBÉM, LEMBRAR QUE, COMO AS COMUNICAÇÕES ESTÃO SEMPRE JUNTAS DA SINALIZAÇÃO, SERIA CONVENIENTE ABRIR-SE UM CAPÍTULO ESPECIAL OU, ENTÃO ACRESCENTAR-SE QUALQUER REFERÊNCIA À CONVENIÊNCIA DO DESPACHO DE TRENS POR MEIO DE TELEFONES, DE CHAMADOS SELETIVOS, HABITUALMENTE CONHECIDOS ENTRE NÓS APENAS COMO SELETIVO. NESTAS CONDIÇÕES, LEMBRARIA QUE ESSE ITEM FOSSE REDIGIDO DA SEGUINTE FORMA:

"UM ADEQUADO SERVIÇO DE SINALIZAÇÃO É ELEMENTO EFICIENTE NA MAIS RÁPIDA E SEGURA MOVIMENTAÇÃO DOS TRENS, COM VANTAGENS REAIS PARA A ECONÔMIA DA ESTRADA, CAPACITANDO-A, PARA MELHOR COMBATER A CONCORRÊNCIA DOS OUTROS MEIOS DE TRANSPORTE," E, A CRESCENTAR OU ABRIR UM NOVO ITEM PARA O SEGUINTE DETALHE:

UMA RÊDE DE COMUNICAÇÕES ADEQUADAS, REALÇADA A CONVENIENCIA DO SISTEMA TELEFÔNICO DE CHAMADAS SELETIVAS, PARA DESPACHOS DOS TRENS, DEVE, TAMBÉM FIGURAR ENTRE OS ELEMENTOS NECESSÁRIOS AO BOM RENDIMENTO DO SERVIÇO FERROVIÁRIO.

Dr. ARTHUR CASTILHO: - ESTOU DE ACÔRDO COM A PERGUNTA DO DR. GUILHERME CAMPOS. ESTÁ EM DISCUSSÃO.

OS SENHORES ESTÃO DE ACÔRDO COM A PERGUNTA QUEIRAM CONSERVAR A POSIÇÃO.

APROVADA A PROPOSIÇÃO APRESENTADA PELO DR. GUILHERME CAMPOS, BEM COMO O ACRÉSCIMO POR ELE SUGERIDO.

6 - CONSIDERAMOS QUE, DE UM MODO GERAL, A OPERAÇÃO DO CONTROLE DE TRÁFEGO CENTRALIZADO (C.T.C.), TEM NUMA VIA SINGELA 75% DE EFICIÊNCIA DO TRÁFEGO EM VIA DUPLA E QUE A INSTALAÇÃO REFERIDA PODE SER ECONÔMICAMENTE JUSTIFICADA ONDE HOUVER CIRCULAÇÃO DE MAIS DE 24 TRENS POR DIA E MAIS, AINDA, QUE A ADOÇÃO DO SISTEMA ELIMINA, NO MÍNIMO, 1/3 DOS DESVIOS DE CRUZAMENTOS, RECOMENDA-SE NAS FERROVIAS EM QUE PREVALEÇA TAL INTENSIDADE DE TRÁFEGO CUIDADOSAMENTE PESQUISA TÉCNICA ECONOMICA SÔBRE AS INSTALAÇÕES NECESSÁRIAS AO ATENDIMENTO DAS CRESCENTES SOLICITAÇÕES DE MOVIMENTO.

Dr. GUILHERME CAMPOS: - SR, PRESIDENTE. EU PEÇO COM ANTECEDÊNCIA, DESCULPAS PELA MINHA IMPERTINÊNCIA, MAS A RESPONSABILIDADE DISSO CABE AO AMBIENTE AGRADAVEL CRIADO POR V.EXCIA. E QUE ME ANIMA A FAZER ALGUMAS CONSIDERAÇÕES.

POR UM DETALHE, TALVEZ, DE FORMAÇÃO DE QUEM CUIDA DE SINALIZAÇÃO, TEMOS NECESSIDADE DE SER MUITO EXATOS, QUER EM DEFINIÇÕES, QUER EM ESTUDOS OU EM PROJETOS. DE MANEIRA QUE, AO LÊR ÊSTE ITEM.VEJO POR EXEMPLO, A ESPECIFICAÇÃO DA EFICIÊNCIA DA LINHA SINGELA, INDICADA EM 75% DA LINHA DUPLA E MAIS ADIANTE A REDUÇÃO DE 1/3 DOS DESVIOS. ONTEM, QUANDO V. EXCIA., TEVE A GENTILEZA DE CHAMAR A MINHA ATENÇÃO PARA ESSES ITENS, EXPLIQUEI QUE NÃO CONHECIA ESSES ELEMENTOS FIXOS E V. EXCIA., COM A SUA RECONHECIDA CULTURA, MOSTROU QUE A "AREA" AMERICANA HAVIA FIXADO ESSES PONTOS. APESAR DO CONSÊRTO INTERNACIONAL DA"AREA", SOU PESSOALMENTE LEVADO A SUGERIR QUE NÃO SEJAM FIXADAS POSITIVAMENTE ESSAS RELAÇÕES DE POR EXEMPLO, 75%, PORQUE ELA PODERÁ SER DE 60%, PODE SER 65% E, ATÉ MESMO DE 80%.

DA MESMA FORMA AS QUESTÕES DOS DESVIOS E DA SUPRESSÃO DE DESVIOS, ESTÁ EM TORNO DE 1/3, NÃO HÁ DÚVIDA NENHUMA, MAS, SE FOSSE POSSÍVEL CONTORNAMOS ESSA FIXAÇÃO, DIZENDO A COUSA EM CARATER GERAL, A ÚNICA ME PARECERIA MAIS CONVENIENTE. CASO V. EXCIA., CONCORDE COM ESSE PONTO DE VISTA EU PODEREI INDICAR A REDAÇÃO, SEM FUGIR DA ORIENTAÇÃO GERAL DADA, QUE É INDISCUTIVEL. ENTÃO PASSARIA O ITEM 6 A SER O SEGUINTE:

6 - CONSIDERANDO QUE, DE UM MODO GERAL, A OPERAÇÃO DO CONTROLE DE TRÁFEGO CENTRALIZADO (C.T.C.) APLICADO A UMA LINHA SINGELA PODE EVITAR OU ADIAR A DUPLICAÇÃO DESSA LINHA A FIM DE ATENDER ÀS NECESSIDADE DO MOVIMENTO E QUE A ADOÇÃO DO REFERIDO SISTEMA PODE ELIMINAR MUITOS DESVIOS DE CRUZAMENTO E DISPENSAR A INTERFERÊNCIA DAS ESTAÇÕES NO LICENCIAMENTO, PERMITINDO QUE AS MESMASSEJAM FECHADAS DURANTE VÁRIAS HORAS DO DIA OU MESMO SUPRIMIDAS, RECOMENDA-SE NAS FERROVIAS EM QUE HAJA AUMENTO DE INTENSIDADE DO TRÁFEGO, CUIDADOSA PESQUISATÉCNICO-ECONÔMICA, SÔBRE AS INSTALAÇÕES NECESSÁRIAS AO ATENDIMENTO DAS CRESCENTES SOLICITAÇÕES DO MOVIMENTO.

Dr. ARTHUR CASTILHO: - EU ACEITO COM PRAZER A PROPOSIÇÃO. REALMENTE ESTÁ MAGNIFICAMENTE REDIGIDA. APENAS, COMO DISSE ONTEM AO ILUSTRADO COLEGA, EU PRECISAVA DE UMA BASE PARA A DISCUSSÃO, E ESSES DADOS FORAM TIRADOS DA PARTE DA SESSÃO DE SINALIZAÇÃO DA ÚLTIMA CONVENÇÃO DE TRÁFEGO DA AREA. DE MANEIRA QUE DAÍ SURGIU ESSA SINTESE, MAS ACHO MAGNIFICA A REDAÇÃO QUE O DR. GUILHERME CAMPOS APRESENTOU. DA MINHA PARTE EU ACEITARIA COM MUITO PRAZER E PONHO EM DISCUSSÃO A PROPOSTA. OS SNRS. QUE CONCORDAREM COM O SUBSTITUTO DO DR. GUILHERME CAMPOS, QUEIRAM, CONSERVAR A POSIÇÃO.

APROVADO, SEM OBJEÇÃO.

* *
*

7 - CONSIDERANDO O ELEVADO ÔNUS DOS SERVIÇOS DAS TERMINAIS, NA FORMAÇÃO DO CUSTO DA UNIDADE DE TRÁFEGO, E NECESSÁRIA UMA REVISÃO DOS MÉTODOS DE TRABALHO, MECANIZAÇÃO RACIONAL DOS SERVIÇOS E SELEÇÃO CRITERIOSA DO PESSOAL, ALÉM DO ESSENCIAL MELHORAMENTO DAS INSTALAÇÕES FIXAS, COMO PROLONGAMENTO ADEQUADO DAS VIAS DE

CHEGADA E PARTIDA DOS TRENS, NÚMERO SUFICIENTE DE DESVIOS E BOM PADRÃO DE CONSERVA DAS LINHAS. SEM OBJEÇÃO.

8 - NO SERVIÇO DE TRAÇÃO DOS PÁTIOS DE MANOBRAS, RECOMENDA-SE ESPECIALMENTE A ADOÇÃO DA DIESEL-ELÉTRICA, PELA SUA ALTA EFICIÊNCIA. SEM OBJEÇÃO.

9 - RECOMENDA-SE A PESQUIZA TÉCNICO-ECONÔMICA SÔBRE AS VANTAGENS DE PÁTIOS DE MANOBRAS, APROVEITANDO A AÇÃO DA GRAVIDADE. SEM OBJEÇÃO.

10 - DEVE SER DEFINITIVAMENTE ELIMINADA, POR ONEROSA, A BALDEAÇÃO DE CARGA EM LINHAS DA MESMA BITOLA. SEM OBJEÇÃO.

11 - PARA TAL, TORNA-SE-Á EFETIVO O INTERCÂMBIO DO MATERIAL RODANTE, MEDIANTE ACÔRDO ENTRE AS PARTES INTERESSADAS, NO QUAL FICARÃO ASSEGURADAS OS RENDIMENTOS POR VAGÃO DIA; CARRO DIA; VAGÃO-DIA E LOCOMOTIVA-DIA IGUAIS AOS QUE AUFERIRIAM O PROPRIETÁRIO DO MATERIAL, EM SUAS PRÓPRIAS LINHAS. EM DISCUSSÃO.

Dr. LUIZ ORSINI DE CASTRO: - SR. PRESIDENTE. CONSIDERANDO QUE A APURAÇÃO DOS RENDIMENTOS POR VAGÃO-DIA; CARRO-DIA E LOCOMOTIVA-DIA É BASTANTE DIFÍCIL, É QUE ESSES RENDIMENTOS SÃO VARIAVÉIS, NO DECURSO DO ANO, EU PROPORIA QUE ESSA PARTE DESTA CONCLUSÃO FOSSE MODIFICADA. EFETIVAMENTE, HÁ CASOS EM QUE AS ESTRADAS DE FERRO, EM LUGAR DE SALDO POR VAGÃO-DIA EXPLORADA NAS SUAS LINHAS, TÊM DÉFICIT. HÁ CASOS EM QUE ESSE DEFICIT SE VERIFICA NUMA PARTE DO ANO, AO PASSO QUE NOUTRA PARTE DO MESMO ANO, HÁ SALDO. EU PODEREI CITAR UM CASO DA ESTRADA DE FERRO SOROCABANA EM QUE, NOS ÚLTIMOS ANOS DA SUA EXPLORAÇÃO, NO PRIMEIRO SEMESTRE HOUVE SEMPRE DEFICIT, AO PASSO QUE, NO SEGUNDO SEMESTRE, HAVIA GRANDE SALDO, COBRINDO O DÉFICIT VERIFICADO NO PRIMEIRO SEMESTRE. É VERDADE QUE NO ANO CORRENTE, PROVAVELMENTE TEREMOS DEFICIT EM TODOS OS MESÊS, PORQUE AS TARIFAS PROPOSTA PELA SOROCABANA OU MELHOR, O REAJUSTAMENTO TARIFÁRIO PROPOSTO PELA SOROCABANA, AINDA NÃO OBTEVE APROVAÇÃO DO GOVÊRNO.

EU PENSO QUE A MELHOR BASE PARA O ESTABELECIMENTO DA ESTÁDIA DOS VAGÕES INTERCAMBIADOS, DEVE SER A QUE SE ENCONTRARÁ PELO CÁLCULO DE JUROS E AMORTIZAÇÃO DE TODO O CAPITAL EMPREGADO NA AQUISIÇÃO DOS VEÍCULOS OU, ENTÃO, NA DEMONSTRAÇÃO DO SEU VALOR ATUAL.

AINDA RECENTEMENTE, NA REFORMA DO CONTRATO DE INTERCAMBIO QUE A SOROCABANA LEVOU A EFEITO COM A MOGIANA, NOS TIVEMOS OCASIÃO DE CALCULAR ESSES JUROS E AMORTIZAÇÃO, E CHEGAMOS RESULTADO: PARA VAGÕES FECHADOS Cr$ 0,70 POR TONELADA DE LOTAÇÃO E PARA VAGÕES ABERTOS, PLATAFORMAS OU GONDOLAS COMO CHAMAMOS LA EM SÃO PAULO, Cr$ 0,50. O QUE ME PARECE QUE SE DEVERIA A CONSELHAR SERIA A COBRANÇA DA ESTÁDIA, POR TON. DE LOTAÇÃO E NÃO VEÍCULO, COMO SE FAZ, POR EXEMPLO, ENTRE A SOROCABANA E A P.S.C.. EU ME EXPLICO. A SOROCABANA TEM OS VAGÕES GERALMENTE DE 33 E 36 TON. DE LOTAÇÃO A P.S.C. OS TEM DE 28 TON. GERALMENTE. ORA, É CLARO QUE A SOROCABANA PERMUTANDO UM VAGÃO DE 36 TON. COM UM DE 28 TON., TERÁ PREJUIZO E NÃO PEQUENO. DE MODO QUE, SR.PRESIDENTE, EU PEDIRIA QUE O FINAL DESTA PROPOSIÇÃO FOSSE MODIFICADO TENDO EM VISTA AS CONSIDERAÇÕES QUE ACABO DE FAZER.

PODER-SE-IA DIZER: PARA TAL, TORNA-SE-Á EFETIVO O INTERCAMBIO DO MATERIAL RODANTE, MEDIANTE ACÔRDO ENTRE AS PARTES INTERESSADAS NO QUAL FICARÁ ASSEGURADO A JUSTA REMUNERAÇÃO DO CAPITAL EMPREGADO NA AQUISIÇÃO DOS VEÍCULOS.

Dr. ARTHUR CASTILHO: COMO AUTOR DA PROPOSIÇÃO, TENHO A OBRIGAÇÃO DE INFORMAR AO DR. ORSINI DE CASTRO, COMO ADIRIGI. QUANDO FALO EM VAGÃO-DIA, CARRO-DIA E LOCOMOTIVA-DIA, EVIDENTEMENTE ME REFIRO AO VALOR MÉDIO, EM GERAL, QUER DIZER, VI O RENDIMENTO TOTAL E DIVIDI PELO SEU NÚMERO DE VAGÕES E O SEU NÚMERO DE DIAS DO ANO, DANDO EM RESULTADO ESSE VAGÃO-DIA. AGORA, A REMUNERAÇÃO APENAS DO CAPITAL ME PARECE BAIXO, PORQUE, SE A ESTRADA GANHA COM O VAGÃO, ELA SÓ GANHA QUANDO REMUNERAR O CAPITAL, FAZENDO A SUA DEPRECIAÇÃO E OBTENDO UM LUCRO POSTERIOR POIS, DO CONTRÁRIO, NÃO ESTÁ GANHANDO. APENAS A REMUNERAÇÃO DO CAPITAL NÃO SE PRESTA LUCRO, PORQUE NO LUCRO DEVE ESTAR INCLUIDO, COMO DESPESA, A DEVIDA AMORTIZAÇÃO DO CAPITAL, DURANTE A VIDA ÚTIL DO VEÍCULO. CALCULADA A VIDA ÚTIL DO VEÍCULO EM 25 ANOS E O CUSTO MÉDIO ATUAL, TALVEZ DE 100 MIL CRUZEIROS, O LUCRO CONSIDERADO DEVE ESTAR INDEVIDO NA DEPRECIAÇÃO CORRESPON-

DENTE A ESSE CAPITAL, NA BASE DA VIDA ÚTIL, O RESPECTIVO JURO E DENSIDADE. AGORA O QUE EXCEDER, DESCONTADAS AS OUTRAS DESPESAS DE TRÁFEGO, REPRESENTA O LUCRO DO VAGÃO DURANTE O ANO.

Dr. LUIZ ORSINI DE CASTRO: - MAS, SR. PRESIDENTE, NESTAS QUESTÕES DE TRÁFEGO MÚTUO E INTERCAMBIO DE VAGÕES, PARECE-ME QUE A SIMPLICIDADE DEVE SER A NORMA PREFERENCIALMENTE ADOTADA PELAS ESTRADAS. POR OUTRO LADO, QUANDO SE TRATA DE FIXAR CONDIÇÕES PARA O TRÁFEGO MÚTUO, EM PERCURSOS MÚTUOS DE VEÍCULOS, TEMOS QUE CONSIDERAR AS VANTAGENS DE ORDEM GERAL QUE RESULTAM DESSES AJUSTES ENTRE AS ESTRADAS. PARECE-ME QUE O ESTABELECIMENTO DA TAXA DE ESTADIA BASEADA NO VALOR DO VAÉICULO OU, SE QUIZEREM, NO CUSTO REAL DO VEÍCULO, PONDO DE PARTE QUAISQUER CONSIDERAÇÕES SOBRE DEPRECIAÇÃO, ETC., É A SOLUÇÃO MAIS SIMPLES, QUE VEM SENDO ADOTADA EM TODAS AS ESTRADAS DE FERRO, ATÉ O PRESENTE, E EU PENSO, MESMO, QUE SE RECORDAMOS QUE A FIXAÇÃO DA TAXA A COBRAR SE FAÇA POR ESSE CRITÉRIO, ISTO É, FAZENDO-SE NO VALOR ATUAL DO VEÍCULO, OU NO CAPITAL EMPREGADO NA SUA AQUISIÇÃO, ESTABELECENDO-SE QUE ESSA TAXA DEVE SER COBRADA SEMPRE POR TONELADA DE LOTAÇÃO E NÃO POR VEÍCULO, A MENOS QUE SE TRATE DE ESTRADA QUE TENHA VEÍCULO DO MESMO TIPO, DA MESMA CAPACIDADE, E SE FIXARMOS UMA SOBRE-ESTADIA ELEVADA PARA FORÇAR A DEVOLUÇÃO DO VEÍCULO, NÓS TERIAMOS CHEGADO A UMA CONCLUSÃO A MAIS CONVENIENTE QUE SE PODERIA RECOMENDAR.

ASSIM SENDO, A MINHA PROPOSTA SERIA A SEGUINTE: "PARA TAL, TORNAR-SE-Á EFETIVO O INTERCAMBIO DO MATERIAL RODANTE, MEDIANTE ACÔRDO ENTRE AS PARTES, NO QUAL FICARÁ ASSEGURADA A JUSTA REMUNERAÇÃO DO CAPITAL EMPREGADO NA AQUISIÇÃO DOS VEICULOS FIXANDO-SE, DE PREFERENCIA, A TAXA DE ESTADIA POR TON. DE LOTAÇÃO E ESTABELECENDO-SE UMA TAXA DE SOBRE-ESTADIA A SER APLICADA NO CASO DE EXCEDIDO O PRAZO RAZOAVEL ESTABELECIDO PARA A DEVOLUÇÃO DOS VEÍCULOS".

Dr. ARTHUR CASTILHO: - REALMENTE É UMA BASE PARA A DISCUSSÃO, APENAS A INDICAÇÃO VAGÃO-DIA, CARRO-DIA, ETC., PARA OS SENHORES TEREM UMA NOÇÃO EXATA DO QUE DEVEM EXIGIR PARA EVITAR A LONGA ESTADIA NAS OUTRAS ESTRADAS.

COMO EXPLIQUEI, O QUE ME PARECIA INSUFICIENTE, ERA A

COBRANÇA NA BASE DA ANUIDADE DO CAPITAL DESSES VAGÕES PORQUE A ESTRADA PROPRIETARIA ALÉM DESSA ANUIDADE, TEM OUTRO LUCRO QUE É O DECORRENTE DA UTILIZAÇÃO DAQUELE APARELHAMENTO. A MINHA FORMULA NADA TEM DE IMUTÁVEL, COMO EU SEMPRE CHAMEI A ATENÇÃO. DESEJO MESMO QUE OS SRS. FIXEM UM CRITÉRIO RAZOÁVEL. O QUE EU PEÇO É QUE NÃO ME DÊM FORMULAS INDETERMINADAS PORQUE, QUANDO NÓS VAMOS APLICAR, NA SUPER-VISÃO, FICAMOS GRANDEMENTE EMBARAÇADOS QUANDO TEMOS UMA FORMULA NEBULOSA À QUAL SE PODE DAR VÁRIAS INTERPRETAÇÕES, PRECISAMOS DAR FORMULAS MAIS OU MENOS PRECISAS PARA QUE POSSAMOS, DEPOIS NA SUPER-VISÃO, APLICÁ-LAS DENTRO DAS DIRETRIZES QUE OS SENHORES ESTEBELECEREM AQUI. O ILUSTRADO MESTRE, Dr. ORSINI DE CASTRO, É CAPAZ DE DAR UMA FORMULA DENTRO DESSES LIMITES QUE NÓS NECESSITAMOS. APENAS EU PEDIRIA A S.S. QUE TORNASSE MAIS EXPLICITA A FORMULA QUE ESTÁ INDICANDO, PORQUE REALMENTE PODE CAUSAR GRANDES CONFUSÕES, INCLUSIVE PELA VARIEDADE DE CAPITAL E PELA MUDANÇA DE VALOR DO CAPITAL. UM VAGÃO QUE HÁ 10 ANOS PASSADOS CUSTAVA 50 MIL CRUZEIROS, HOJE ESTÁ CUSTANDO 100 MIL CRUZEIROS, DE FORMA QUE A TAXA DE ESTADIA, PODE SE TORNAR MUITO BAIXA, DENTRO EM BREVE.

Dr. LUIZ ORSINI DE CASTRO: - SENHOR PRESIDENTE, PODER-SE-IA FIXAR O VALOR PARA O EFEITO DO CÁLCULO DA TAXA DE ESTADIA PELO VALOR DAS ÚLTIMAS AQUISIÇÕES. PARECE-ME QUE É UMA COISA RAZOÁVEL, UMA COISA QUE NÃO PODE SOFRER CONTESTAÇÃO PORQUE SERÁ MAIS FÁCIL, À ESTRADA PROPRIETARIA DO VEÍCULO, EXIBIR OS DOCUMENTOS DE AQUISIÇÃO DESSES MESMOS VAGÕES PARA COMPROVAR ÊSSE VALOR. PELOS CÁLCULOS QUE EU TENHO FEITO NÃO FICARÁ MUITO CARO PORQUE, HÁ MUITO POUCO TEMPO, NÓS CELEBRAMOS UM CONTRATO COM A MOGIANA EM QUE FORAM FIXADAS AS TAXAS BASEADAS NO VALOR DOS VEÍCULOS, NA BASE DE 70 CENTAVOS POR TONELADA, PARA VAGÕES FECHADOS, E 50 CENTAVOS PARA VAGÕES ABERTOS. ESSAS TAXAS NÃO SÃO MUITO SUPERIORES AS QUE ERAM COBRADAS ATÉ ENTÃO. NO CASO DA PARANÁ-SANTA CATARINA NÓS ESTAMOS COBRANDO, PRESENTEMENTE, 15 CRUZEIROS POR VEÍCULO DE CARGA. SE FIZESSEMOS O CÁLCULO BASEADO NESSA TAXA, FIXADA NO CONTRATO FEITO COM A MOGIANA, NÓS IRIAMOS COBRAR CR$ 25,20 POR VEÍCULO DE 36 TON. DE CAPACIDADE. É UMA TAXA MUITO RAZOÁVEL. AGORA, O CÁLCULO PELO RENDIMENTO DO VAGÃO É QUE, NO MEU PARECER, PODE TRAZER CONFUSÃO, PORQUE A PRIMEIRA PERGUNTA QUE OCORRE, É A SEGUINTE: QUE ESPÉCIE DE RENDIMENTO SERÁ ÊSSE? SERÁ RENDIMENTO LÍQUIDO? SE FÔR RENDIMENTO LÍQUIDO HAVERÁ CASOS EM QUE ELE NÃO EXISTE. SERÁ O RENDIMENTO BRUTO? SE FÔR O RENDIMENTO BRUTO SERÁ EXCESSIVO.

Dr. ARTHUR CASTILHO: - NÃO DR. ORSINI. QUANDO EU FALO EM RENDIMENTO REFIRO-ME A RENDIMENTO LÍQUIDO, PORQUE RENDIMENTO BRUTO PODE NÃO SER RENDIMENTO.

Dr. LUIZ ORSINI DE CASTRO: - EU PLETEIO É QUE SE INDIQUE UMA FORMULA SIMPLES E QUE ESSA FORMULA SEJA BASEADA PRINCIPALMENTE SÔBRE O VALOR ATUAL, QUE SE PODE ATRIBUIR A CADA ESPÉCIE E QUE A COBRANÇA SE FAÇA POR TONELADA DE LOTAÇÃO, DADO QUE A CAPACIDADE DOS VEÍCULOS DE UMA ESTRADA DIFERE DA CAPACIDADE DOS VEÍCULOS DA OUTRA ESTRADA, E, AINDA, QUE SE ESTABELEÇA UMA SÔBRE-ESTADIA ELEVADA PARA FORÇAR A DEVOLUÇÃO DO VEÍCULO, EVITANDO-SE, ASSIM, QUE FIQUE O VEÍCULO MUITAS VEZES, 3, 4 E 5 MÊSES FORA DAS VISTAS DA ESTRADA PROPRIETARIA, SUJEITO A UMA CONSERVAÇÃO QUE, EM GERAL, NÃO É A MESMA QUE SE DÁ AO VAGÃO PRÓPRIO, ETC.

Dr. ODIR DA COSTA: - EU ACHO QUE SÓ DEVEMOS TRAVAR O DEBATE EM TORNO DE UM DETERMINADO ASSUNTO. PRIMEIRO. EU ESTOU DE COMPLETO ACÔRDO COM O DR. ORSINI DE CASTRO PORQUE, SENDO FEITO POR VEÍCULO, HÁ UMA INJUSTIÇA, POIS OS VEÍCULOS NÃO SÃO REDUZIDOS AO MESMO DENOMINADOR, E O MEIO DE REDUZI-LOS É A TONELADA. QUANTO A ISSO NÃO HÁ DÚVIDA.

Dr. ARTHUR CASTILHO: - DA MESMA FORMA NÃO SERÁ UNIFORME SE NÓS TOMARMOS A BASE DO CUSTO DO VAGÃO, PORQUE HÁ UMA VARIEDADE DE CUSTO MUITO GRANDE.

Dr. ODIR DA COSTA: - EU DESEJAVA DAR UM ESCLARECIMENTO A MAIS. É QUE O NOSSO CONTRATO FOI FEITO NA BASE DA TONELAGEM DO VEÍCULO, O QUE ME PARECE JUSTO. ALÉM DE TUDO, CADA CONTRATO, PREVÊ O EXAME DAS CONDIÇÕES PECULIARES DAS DUAS ESTRADAS QUE VÃO ENTRAR EM TRÁFEGO MÚTUO, DE MODO QUE SE PODE REALIZAR, EM CADA CASO, UM CONTRATO JUSTO. QUANTO AO DESEQUILIBRIO DO TRÁFEGO, UMA VEZ QUE O PERCURSO MÉDIO NA SOROCABANA É DUAS VEZES SUPERIOR AO DA MOGIANA, EXISTE UMA CLÁUSULA QUE, PREVENDO ESSE DESEQUILIBRIO CONSIDERA O CONTRATO ROMPIDO, QUANDO A SOROCABANA TEM DUAS VEZES E MEIA MAIS VEÍCULOS EM PODER DA MOGIANA. E QUANTO À DEFESA DO PATRIMÔNIO DA ESTRADA, DOS JUROS, ETC., ESTÁ ASSEGURADO PELA NOSSA CLÁUSULA QUE IMPÕE ESTADIAS CRESCENTES À MEDIDA QUE A PERMANENCIA NATURAL AUMENTA. O

ÚNICO PONTO QUE ME PARECE SUSCEPTIVEL DE DIVERSIFICAÇÃO AO ENCARAR O PROBLEMA, PONTO EM QUE ESTOU COM V. EXCIA., É QUE NÃO DEVE SER REMUNERADO APENAS O CAPITAL. É PRECISO UM POUCO MAIS; PELO MENOS A AMORTIZAÇÃO E OS JUROS. QUANTO AO MAIS O DR. ORSINI DE CASTRO TEM RAZÃO, A MEU VÊR. HÁ ELEMENTOS DE ORDEM INDIRÉTAS QUE NÃO SÃO APRECIADOS EM ALGARISMOS, COMO AS VANTAGENS PARA UMA ESTRADA, DECORRENTES DO INTERCAMBIO, REPRESENTADAS PELO ACRESCIMO QUE ADVEM PARA O SEU TRÁFEGO. PARECE-ME QUE A REDUÇÃO A UMA UNIDADE FACILITA MUITO E NÓS TEMOS ESTADIA PARA VAGÕES FECHADOS E ESTADIA PARA VAGÕES ABERTOS POR TONELADA. POR VEÍCULO ME PARECE, POUCO ACONSELHÁVEL, PORQUE O VEÍCULO É UMA UNIDADE, HOJE, QUE VARIA DE 12 TONELADAS ATÉ 36 OU 42, DE MODO QUE A ESTRADA MODERNA, JUSTAMENTE A QUE SE APARELHOU, FICA PREJUDICADA POR UMA QUE TEM VAGÕES OBSOLETOS. TRATA-SE, POIS, DE UM PROBLEMA QUE ME PARECE SERIO E EU ESTOU DE PLENO ACÔRDO COM O DR. ORSINI DE CASTRO MESMO PORQUE FIZEMOS ÊSSE CONTRATO AO QUAL EU DEI TODO O MEU ASSENTIMENTO, TÔDA MINHA COLABORAÇÃO. APENAS ISSO. ACHO QUE DEVIA ENTRAR EM CONSIDERAÇÃO A AMORTIZAÇÃO DE JUROS.

Dr. LUIZ ORSINI DE CASTRO: - SENHOR PRESIDENTE. EU QUERIA PERGUNTAR A V. EXCIA., SE NÃO CONCILIARIA TÔDAS AS OPINIÕES A SEGUINTE REDAÇÃO:

"PARA TAL, TORNA-SE-Á EFETIVO O INTERCAMBIO DO MATERIAL RODANTE, MEDIANTE ACÔRDO ENTRE AS PARTES INTERESSADAS, NO QUAL FICARÁ ASSEGURADA JUSTA REMUNERAÇÃO POR TENELADA DE LOTAÇÃO DOS VEÍCULOS INTERCAMBIADOS, FIXANDO-SE, AINDA, UMA TAXA ELEVADA SÔBRE ESTADIA, POR EXCESSO DO PRAZO DE DEVOLUÇÃO".

SR. PRESIDENTE A DIFICULDADE COM QUE IREMOS LUTAR PARA FIXAR AS TAXAS DE ESTADIA SÔBRE O CRITÉRIO EXPOSTO NA PROPOSIÇÃO SERÃO ENORMES. A SOROCABANA POR EXEMPLO, EM DETERMINADA ÉPOCA DO ANO, TEM UM VOLUMOSISSIMO TRANSPORTE DE CAFÉ. CHEGAMOS A TRANSPORTAR CÊRCA DE 4 MILHÕES DE SACAS DE CAFÉ EM ALGUNS MÊSES DO ANO. DESSA SORTE, SE FORMOS CONSIDERAR O LUCRO QUE A ESTRADA TEM NO TRANSPORTE DO CAFÉ E BASEARMO-NOS NESSE LUCRO PARA ESTABELECER AS ESTADIAS A COBRAR, NÃO HAVERÁ CONTRATO DE INTERCAMBIO POSSÍVEL, PORQUE AS OUTRAS ESTRADAS NÃO ACEITARÃO, EM ABSOLUTO, O QUE NÓS PROPUZERMOS. EU ESTOU AQUI DEFENDENDO UM PONTO DE VISTA QUE EM GRANDE PARTE ATÉ SERIA PREJUDICIAL Á ESTRADA QUE REPRESENTO PORQUE, COMO EU ESTOU DIZENDO, O TRANS-

PORTE DE CAFÉ DEIXA UMA MARGEM DE LUCRO ENORME QUE EU PODERIA CALCULAR AQUI PARA MOSTRAR AOS MEUS DISTINTOS COLEGAS. DE MODO QUE, SE NISSO NOS BASEARMOS NÃO CHEGAREMOS A ACÔRDO, PORQUE AS OUTRAS ESTRADAS NÃO ACEITARÃO, DE MODO NENHUM E ENTÃO FICARIAMOS NUM IMPASSE QUE EU NÃO SEI COMO SE PODERIA RESOLVER. PROVAVELMENTE O IMPASSE SERIA RESOLVIDO CONTRA A SOROCABANA, PORQUE AS OUTRAS ESTRADAS COM QUEM ELA MANTEM TRÁFEGO MÚTUO, PONDO DE LADO A MOGIANA, SÃO ESTRADAS ADMINISTRADAS PELO GOVÊRNO FEDERAL QUE NO CASO É AUTORIDADE MAIOR. EU PENSO QUE A MINHA REDAÇÃO, SENHOR PRESIDENTE, RESOLVE PORQUE DEIXA ÀS ESTRADAS O ESTABELECIMENTO DA JUSTA REMUNERAÇÃO.

Dr. ARTHUR CASTILHO: - EU JÁ TIVE QUE ATUAR NUM CASO COMPLICADISSIMO QUE ANDAVA EM FUNÇÃO DE MAIS 15 MIL CONTOS, ENTRE A S.P.R. E A CIA. PAULISTA, JUSTAMENTE QUANDO HAVIA EQUILIBRIO DAS DUAS CORRENTES DE TRÁFEGO, EM CASO QUE ESSA QUESTÃO DE ESTADIA NÃO TINHA IMPORTÂNCIA ALGUMA PORQUE ESTAVA EQUILIBRADA, MAS QUANDO HÁ UMA DESPROPORÇÃO NO MOVIMENTO, A SITUAÇÃO SE TORNA MUITO SERIA COMO SE TORNOU, DEPOIS PARA A PAULISTA, QUE PRECISOU UMA ARBITRAGEM. O NEGOCIO FOI RESOLVIDO POR ARBITRAGEM PORQUE A TAXA DE ESTADIA ERA MÍNIMA E A SPR, NATURALMENTE COM DIFICULDADE NA AQUISIÇÃO DE MATERIAL, FICAVA COM O MATERIAL DA PAULISTA E NUMA BASE DE REMUNERAÇÃO MUITO BAIXA. ELA ESTAVA FAZENDO TODO O SEU TRÁFEGO COM O MATERIAL DA PAULISTA E PAGANDO A ESTADIA. FOI A DIFICULDADE MÁXIMA QUE NÓS TIVEMOS. AGORA EU DEVO EXPLICAR AO DR. ORSINI QUE NÃO TENHO A MÍNIMA PREDILEÇÃO POR FORMULA E O QUE OS SNRS. RESOLVEREM ESTÁ BEM RESOLVIDO. ALIÁS A SOLUÇÃO É DA RESPONSABILIDADE DOS SRS. COMO EU DISSE ANTERIORMENTE, ACEITO INTEGRAL QUALQUER MODIFICAÇÃO, ELIMINAÇÃO, ETC., APENAS EU PEÇO É PRECISÃO NOS TÊRMOS. EU PREFERIA QUE O SR. ME DISSESSE O QUE É A JUSTA REMUNERAÇÃO.

Dr. LUIZ ORSINI DE CASTRO: - A EXPRESSÃO REALMENTE É UM TANTO VAGA, MAS COMO OS CONTRATOS DEPENDEM DE ENTENDIMENTOS ENTRE AS PARTES, PORQUE NÃO SE FARÃO DE OUTRA FORMA, A JUSTA REMUNERAÇÃO SERÁ ESTABELECIDA NA OCASIÃO QUE ESSES CONTRATOS FOREM ESTUDADOS, ENTRE AS EMPRÊSAS INTERESSADAS.

Dr. ARTHUR CASTILHO: - DEVO ESCLARECER QUE REDIGI A PROPOSIÇÃO TENDO BEM PRESENTE DOIS FATOS: PRIMEIRO A DIVERGÊNCIA QUE LEVOU A S.P.R. E A CIA. PAULISTA AO JUDICIÁRIO E, SE-

GUNDO, O QUE OUVI, DIZER AQUI O DR. RENATO FEIO AFIRMANDO QUE INAUGURANDO-SE A ELETRIFICAÇÃO, ÊLE ENTRARIA EM ENTENDIMENTOS COM A CIA. PAULISTA PARA OS TRENS IREM DE JUNDIAÍ A SÃO PAULO PUXADOS PELAS LOCOMOTIVAS DAQUELA ESTRADA. DAÍ É QUE ME VEIO A IDÉIA DE FAZER-SE COMO INDICADO MAS, DE MINHA PARTE RETIRADA A PROPOSIÇÃO QUERO APENAS EXPLICAR PORQUE FALEI EM LOCOMOTIVA-DIA E CARRO-DIA.

PROPONHO QUE SE DEIXE ESSA PARTE ENQUANTO O DR. LUIZ ORSINI DE CASTRO REDIGE A SUA PROPOSTA PASSANDO-A VERIFICAR A PROPOSIÇÃO SEGUINTE:

12 - O SERVIÇO DE RECLAMAÇÕES DEVE SER EFICIENTEMENTE ORGANIZADO, INCLUSIVE COM OS NECESSÁRIOS RECURSOS, PARA ATENDER RAPIDAMENTE AS RECLAMAÇÕES DO PÚBLICO, CONTRIBUINDO DEST'ARTE, PARA O MELHOR CONCEITO SÔBRE O TRANSPORTE PELO TRILHO. SEM OBJEÇÃO.

13 - A ORGANIZAÇÃO DOS HORÁRIOS DOS TRENS DE PASSAGEIROS DEVE SER PERIÓDICAMENTE REVISTA DE ACÔRDO COM AS CONDIÇÕES VIGENTES NA ESTRADA DE MANEIRA A SE CONSEGUIR A REGULAR OBSERVÂNCIA DOS MESMOS COMO PÚBLICA DEMONSTRAÇÃO DA REGULARIDADE DOS SERVIÇOS FERROVIÁRIOS. SEM OBJEÇÃO.

14 - A ORGANIZAÇÃO E REGULAR OBSERVÂNCIA DE HORÁRIOS PARA OS TRENS DE MERCADORIAS, ALÉM DE SER ELEMENTO VALIOSO NA EXPLORAÇÃO TÉCNICA E COMERCIAL DA FERROVIA, SERVIRÁ COMO MEIO DE DEFEZA NO COMBATE À CONCORRÊNCIA, ATRAINDO A PREFERÊNCIA DO PÚBLICO PARA OS TRANSPORTES PELO TRILHO.

Dr. RUY DA COSTA RODRIGUES: - SENHOR PRESIDENTE: EM RELAÇÃO A ÊSSE ITEM 14, TALVEZ FÔSSE CONVENIENTE RECOMENDAR UM ESTUDO POR PARTE DAS ESTRADAS DE FERRO NO SENTIDO DE ENCONTRAR UMA SOLUÇÃO SATISFATÓRIA NO INTERESSE DO PESSOAL E DA ESTRADA, QUANTO À MODALIDADE DE PAGAMENTO DO PESSOAL DE CARREIRA, DE TRAÇÃO E DE TREM.

O REPRESENTANTE DA PAULISTA AQUI SE REFERIU A UM ESTU

DO QUE ESTÁ SENDO FEITO NAQUELA ESTRADA PARA ADOTAR PAGAMENTO POR TREM KM. PERCURSO EFETIVO.

Dr. ARTHUR CASTILHO: - ESTÁ EM DISCUSSÃO O ADENDO PROPOSTO PELO DR. RUY.

Dr. LUIZ ORSINI DE CASTRO: - SÔBRE A CONCLUSÃO ORA EM EXAME, O QUE ME OCORRE PONDERAR É O SEGUINTE: É QUE NO REGIMEN DE CONTRÔLE DA CIRCULAÇÃO PELO SELETIVO É RECOMENDÁVEL QUE SE PERMITA O ADIANTAMENTO DOS TRENS DE CARGAS SÔBRE OS HORÁRIOS OFICIAIS, SÔBRE OS HORÁRIOS PRE-FIXADOS.

NA SOROCABANA ACONTECE ISSO COMUMENTE. OS TRENS DE CARGA PARA GANHAREM TEMPO E MESMO ÁS VEZES PARA FAÇILITAR CRUZAMENTOS EM ESTAÇÕES ALÉM, ADIANTAM-SE SÔBRE O HORÁRIO PREVISTO E PELO QUE ESTÁ AQUI, NA CONCLUSÃO, O QUE SE RECOMENDA É A REGULAR OBSERVÂNCIA DOS MESMOS HORÁRIOS. EU PENSO QUE DEVIAMOS FAZER AÍ UMA RESSALVA PERMITINDO QUE SE CONTINUE A OBSERVAR ESSA NORMA, QUE É MUITO RECOMENDADA.

Dr. ARTHUR CASTILHO: - O DR. LUIZ ORSINI DE CASTRO ESTÁ DENTRO DE UMA ESTRADA DE FERRO PADRÃO DA BITOLA ESTREITA E NÓS ESTAMOS FAZENDO INDICAÇÕES PARA A MAIORIA DAS ESTRADAS DE FERRO.

A SOROCABANA JÁ CHEGOU A ESTA PERFEIÇÃO DE ULTRAPASSAR OS SEUS HORÁRIOS, AO PASSO QUE NÓS ESTAMOS TRATANDO DA MAIORIA DAS ESTRADAS, QUE ESTÁ AQUEM DOS HORÁRIOS. QUANDO UM TREM DE MERCADORIA VAI ALÉM DO HORÁRIO, ÊLE JÁ FEZ MAIS DO QUE A REGULAR OBSERVÂNCIA DO HORÁRIO, ÊLE JÁ SUPEROU O HORÁRIO. SE O DR. LUIZ ORSINI DE CASTRO ME PERMITE, EU VOU SUBMETER A VOTAÇÃO A PROPOSIÇÃO DO DR. RUY DA COSTA RODRIGUES, OS SNRS. CONCORDAM COM A RECOMENDAÇÃO DO DR. RUY DA COSTA RODRIGUES QUEIRAM CONSERVAR A POSIÇÃO. AGORA O DR. LUIZ ORSINI DE CASTRO FARÁ O OBSEQUIO DE DIZER QUAL A MODIFICAÇÃO QUE DESEJA.

Dr. LUIZ ORSINI DE CASTRO: - SR. PRESIDENTE. O QUE

EU DESEJAVA ERA O SEGUINTE ACRÉSCIMO: HAVENDO CONTRÔLE DA CIRCULAÇÃO PELO SELETIVO, PODERÃO ÊSSES TRENS ADIANTAR-SE SÔBRE OS HORÁRIOS EFETIVOS. OS HORÁRIOS NATURALMENTE SE FAZ PARA AS CONDIÇÕES NORMAIS DE CIRCULAÇÃO, MAS OCORREM CIRCUNSTÂNCIAS QUE PERMITEM, COMO EU DISSE, O ADIANTAMENTO DOS TRENS SÔBRE OS HORÁRIOS. NÃO SEI SE NAS OUTRAS ESTRADAS, QUE TÊM TELEFONE SELETIVO, ISSO SE DÁ MAS, NA SOROCABANA É COMUM. AGORA, SE A RECOMENDAÇÃO, SE A CONCLUSÃO, É RECOMENDAR A OBSERVÂNCIA NOS HORÁRIOS TRAÇADOS PARA TREM DE CARGA, PENSO EU QUE SERÁ UMA RECOMENDAÇÃO QUE NÃO PODERÁ SER OBSERVADA NA PRÁTICA.

Dr. ARTRUR CASTILHO: - DÁ LICENÇA DR. LUIZ ORSINI DE CASTRO. O SR. HÁ DE CONCORDAR COMIGO PORQUE, QUANDO EU FAÇO UM HORÁRIO, NÃO É PARA SER AVANÇADO, MAS PARA SER CUMPRIDO. SE EU TENHO SEGURANÇA NA LINHA PARA FAZER UM HORÁRIO MAIS APERTADO EU O FAREI, REALMENTE. AGORA O QUE EU QUERO EVITAR É O ATRAZO QUE É A PREDOMINÂNCIA DE 95%, TALVEZ, NAS ESTRADAS BRASILEIRAS, MAS, APESAR DISSO, NÃO TENHO DÚVIDA NENHUMA EM SUBMETER O ADENDO Á CONSIDERAÇÃO DO PLENÁRIO.

Dr. LUIZ ORSINI DE CASTRO: - ENTÃO, SR. PRESIDENTE, VAMOS SUPRIMIR A PALAVRA "REGULAR", DEIXAR SÓ "ORGANIZAÇÃO E OBSERVANCIA DOS HORÁRIOS".

Dr. ARTHUR REIS: - EU DESEJAVA UM PEQUENO ESCLARECIMENTO DO DR. LUIZ ORSINI DE CASTRO. ESSE TREM A QUE SE REFERE NÃO É O QUE NÓS CHAMAMOS DE TREM FACULTATIVO? ÊSSE TREM QUE TRAFEGA SEM HORÁRIO? PORQUE O TREM DE HORÁRIO, O TREM MANOBREIRO E O TREM MISTO, NÃO PODE DEIXAR DE TER UM HORÁRIO POR CAUSA DO SERVIÇO DAS ESTAÇÕES, PORQUE ÊLE CARREGA, DESCARREGA. ETC. AGORA, O TREM FACULTATIVO, ESTÁ FORA DESSE ITEM 14.

Dr. LUIZ ORSINI DE CASTRO: - PERDÃO, A SOROCABANA, TEM HORÁRIOS, EM GERAL, PARA TODOS OS SEUS TRENS DE CARGA. ELA TEM O HORÁRIO PREVISTO PARA TODOS OS TRENS DE GARGA. AGORA, NO REGIME DE CIRCULAÇÃO PELO SELETIVO, É COMUM QUE ÊSSES TRENS SE ADIANTEM SÔBRE O HORÁRIO. MUITAS VEZES ATÉ PARA FACILITAR, COMO DISSE EU, O CRUZAMENTO EM ESTAÇÕES SUBSEQUENTES. EU PROPORIA, ENTÃO, SIMPLESMENTE QUE SE CORTASSE A PALAVRA <u>REGULAR</u>.

Dr. ARTHUR CASTILHO: - O Dr. Luiz Orsini de Castro, propõe suprimir o adjetivo "regular".

Então ficaria:

14 - A organização é observância de horários para os trens de mercadorias, além de ser elemento valioso na exploração técnica e comercial da ferrovia, servirão como meio de defeza no combate à concorrência, atraindo a preferência do público para os transportes pelo trilho. Sem objeção.

15 - A organização de trens rápidos e confortáveis, para passageiros e expressos de mercadorias e encomendas, terá favorável repercussão na recaptura do tráfego desviado para os outros meios de transporte. Sem objeção.

16 - Os recursos financeiros para execução dos programas indicados nas presentes proposições deverão ser obtidos fora dos escassos orçamentos normais das ferrovias. Sem objeção.

Dr. ARTHUR CASTILHO: - Agora vamos voltar a parte interrompida e o Dr. Luiz Orsini de Castro, fará o obsequio de indicar a sua correção à proposição nº 11.

Dr. LUIZ ORSINI DE CASTRO: - Sr. Presidente. Aceitando uma sugestão do nosso distinto colega Dr. Benjamin de Oliveira, eu proporia que ficasse então redigida do seguinte modo a conclusão undécima.

11 - "Para tal, torna-se-á efetivo o intercambio do material rodante, mediante acôrdo entre as partes interessadas, no qual ficará assegurada justa remuneração por tonelada de lotação ou número de lugares dos veículos intercambiados, com o mínimo correspendente a juros e amortização do valor atual dos mesmos veículos, fixando-se uma taxa elevada se sobre-estadia, no excesso do prazo de devolução".

Dr. ARTHUR CASTILHO: - FALTOU, DR. LUIZ ORSINE DE CASTRO, O PRAZO DA ANUIDADE:

Dr. LUIZ ORSINI DE CASTRO: - PENSO QUE ÊSSE PRAZO PODE SER ACERTADO POR OCASIÃO DOS CONTRATOS.

Dr. ARTHUR REIS: - A LOCOMOTIVA-DIA NÃO ENTRA?

Dr. LUIZ ORSINI DE CASTRO: - EU PENSO, COMO JÁ DISSE, QUE O CASO DAS LOCOMOTIVAS DEVE SER PREVISTO EM CONTRATOS OU AJUSTES ESPECIAIS, PORQUE SE TRATA DE UMA COISA MUITO VARIÁVEL QUE DEPENDERÁ DE UMA SÉRIE DE CIRCUNSTÂNCIAS, PARA QUE SE POSSA FIXAR.

Dr. ODIR DA COSTA: - PEÇO LICENÇA, DR. LUIZ ORSINI DE CASTRO, PARA DAR UM APARTE. O CASO DE LOCOMOTIVAS, NO CONTRATO DA MOGIANA COM A SOROCABANA, ESTÁ PERFEITAMENTE DEFINIDO.

Dr. ARTHUR CASTILHO: -"MEDIANTE PRÊÇOS AJUSTADOS", ERA O QUE ESTAVA ESCRITO ENTRE A PAULISTA E A SPR E, NO FINAL, DEU UMA QUESTÃO DE 14 MIL CONTOS. O SENHOR SABE DISSO, SABE QUE NÓS TIVEMOS QUE INTERVIR EM ARBITRAGENS. EU QUERO, COMO SUPERVISOR, É QUE ME CABE COMO DIRETOR DO D.N.E.F., TER UMA DIRETRIZ DEFINIDA PORQUE, SINÃO, QUANDO OS SENHORES NÃO AJUSTAREM OS PRÊÇOS, O D.N.E.F., TERÁ QUE INTERVIR, COMO SE DEU NO CASO DA SPR.

Dr. ODIR DA COSTA: - SR. PRESIDENTE. EU ACHO QUE AS DIRETRIZES ESTAO CUSTANDO A ENTRAR NO EIXO MAS, VÃO ENTRAR. A PRIMEIRA DIRETRIZ É POR TONELADA. JÁ É PACÍFICO QUE DEVE SER POR TONELADA, NÃO HÁ DÚVIDA A RESPEITO. POR TONELADA E POR DIA, ATÉ UM DIA DEFINIDO; POR TONELADA E POR DIA QUANDO SUPERPASSA ÊSSE DIA DEFINIDO, EM ORDEM CRESCENTE, QUER DIZER, O INTERESSE QUE UMA ESTRADA TEM, SERIA O INTERESSE MALDOSO - O DE BAIXO COMÉRCIO DE EXPLORAR A OUTRA, QUE DESAPARECE ANTE O CRESCENTE VALOR DA ESTADIA, ESTÁ PORTANTO ASSEGURADA, A LOTA-

ÇÃO E A ESTADIA. A ÚNICA COISA QUE PARECE QUE ERA PASSÍVEL DE DISCUSSÃO, ERA ASSEGURAR EM QUE BASE SERIA CALCULADA ESSA ESTADIA INICIAL. SERIA, SEGUNDO O DR. LUIZ ORSINI DE CASTRO, APENAS NA BASE DA AMORRIZAÇÃO DO VEÍCULO E, SEGUNDO EU, NA AMORTIZAÇÃO E NOS JUROS, PORÉM COMO MÍNIMO.

SE PUZESSEMOS COMO REMUNERAÇÃO MÍNIMA A AMORTIZAÇÃO E OS JUROS, NÓS NÃO FIXAVAMOS O TETO A SER ACORDADO ENTRE AS OUTRAS ESTRADAS, QUE PODERIA TER COMO BASE A TONELADA KM. DE CUSTO PARCIAL, ENFIM QUALQUER OUTRA FORMULA.

Dr. ARTRUR CASTILHO: - E SE ENTRAR NA SUA LINHA O VAGÃO QUE JÁ TENHA MAIS DE 30 ANOS, COMO QUE É O SR. CALCULA?

Dr. ODIR DA COSTA: - ESTÁ AMORTIZADO, OU NÃO, DEPENDENDO DO TEMPO USADO PARA AMORTIZAÇÃO. CADA ESTRADA, COMO DISSE O DR. LUIZ ORSINI DE CASTRO, TEM CIRCUNSTÂNCIAS ESPECIAIS. ÊLE GANHA TANTO EM TRANSPORTE DE CAFÉ QUE VAI BUSCAR EM RIBEIRÃO PRETO, QUE VAI BUSCAR EM BAURU, COM OS SEUS VEÍCULOS, VERDADE QUE ÊLE DISSE AQUI E EU VOU RECLAMAR PORQUE ÊLE DÁ DEZ DIAS PARA A N.B. E A MIM SÓ DÁ CINCO. EM TODO O CASO, SEJA O QUE FÔR, A SOROCABANA ESTÁ EM BOAS CONDIÇÕES QUANTO AO MATERIAL RODANTE E TEM SELETIVOS. O SEU SERVIÇO É TÃO BOM QUE ELA PODE OFERECER ESSAS VANTAGENS, ELA NÃO ESTÁ GANHANDO PRÓPRIAMENTE NA AMORTIZAÇÃO DOS VEÍCULOS, NEM DO CAPITAL. ELA ESTÁ GANHANDO NO TRANSPORTE. DE MODO QUE SE ESTABELECERÁ O MÍNIMO E EU ACHO QUE ESSE MÍNIMO DEVERÁ ADMITIR, QUE SE REMUNERE E QUE SE AMORTIZE O CAPITAL.

Dr. ARTRUR CASTILHO: - COM A DISCUSSÃO, JÁ ESTÁ PERFEITAMENTE BEM ESCLARECIDO O ASSUNTO. AGORA EU VOU RELÊR A PROPOSIÇÃO DEFINITIVA E SUBMETE-LA À APROVAÇÃO.

11 - "PARA TAL, TORNAR-SE-Á EFETIVO O INTERCAMBIO DO MATERIAL RODANTE, MEDIANTE ACÔRDO ENTRE AS PARTES INTERESSADAS, NO QUAL FICARÁ ASSEGURADA JUSTA REMUNERAÇÃO POR TONELADA-DIA DE LOTAÇÃO OU NÚMERO DE LUGARES-DIA DOS VEÍCULOS INTERCAMBIADOS, COM O MÍNIMO CORRESPONDENTE A JUROS E AMORTIZAÇÃO DO VALOR ATUAL

DOS MESMOS VEÍCULOS, FIXANDO-SE UMA TAXA ELEVADA DE SOBRE-ESTADIA, POR EXCESSO DO PRAZO DE DEVOLUÇÃO".

Os Senhores que estão de acôrdo queiram conservar a posição. Está aprovada.

Está esgotada a Ordem do Dia da sessão de hoje.

Vamos entrar, amanhã no período de discussões, que serão como estou prevendo, muito mais animadas do que essas de hoje, peço a atenção dos Senhores representantes das Estradas de Ferro com a devida vênia, para o fato de havermos chegado ao ponto nevralgico das nossas discussões. Nós vamos tratar da aplicação de tudo aquilo que expuzemos anteriormente e peço a atenção de cada Representante das Estradas para a responsabilidade que vai pesar sôbre os ombros de cada um, porque o que se resolver, poderá ter repercussão na sua própria estrada, bem como nas outras e é para êsse segundo aspecto que peço especialmente a atenção, a fim de que as observações apresentadas, os estudos, que realizarem, sejam sempre focalizando a própria estrada e as demais, isto é, procurando ter em mira que estão tratando das Estradas de Ferro do Brasil, que infelizmente estão num pauperrismo alarmante e que necessitam de uma orientação definitiva na formação do preço de venda do seu produto sendo preciso, também, levar em conta que vamos tratar de interesses da população brasileira, sobrecarregada de impostos e num pauperrismo tão alargamente quanto os das Estradas de Ferro e que nós aqui vamos estabelecer, reivindicações para nos colocarmos numa situação de reequilibrio que não será instantâneo, ou de modificação imediata de situações financeiras, mas apenas visando atingir dum período de reajustamento indispensável, paulatino, de maneira que possamos tirar as estradas do fundo do pôço em que estão, sem trazer ao povo brasileiro dificuldades maiores, ou mais insuportáveis do que êle já tem na atualidade.

É êsse o apelo que faço à grande competência, à grande capacidade dos nobres colegae e ao elevado patriotismo de cada um. Agradeço, como sempre, a valiosa colaboração prestada. Está encerrada a sessão.

TRÁFEGO

INDICE

Estradas de Ferro

Cia. Mogiana de Estradas de Ferro 129
Cia. Paulista de Estradas de Ferro 105
E. F. Araraquara 209
E. F. Bragança 289
E. F. Central do Brasil ..... 227, 261 e 275
E. F. Noroeste do Brasil 39
E. F. Santos a Jundiaí 407
E. F. Sorocabana ..... 155 e 173
E. F. Vitória a Minas 391
Rede de Viação Cearence 253
Rede Mineira de Viação 195
Temário 5
The Great Western 373
The Leopoldina Railway 301
Viação Férrea do R. G. do Sul 29

TRÁFEGO

INDICE

Representantes

Algacir Guimarães (Engº) 407
Arthur Henock dos Reis (Engº) 227
Arthur Pereira de Castilho (Engº) 13
Benjamim Magalhães de Oliveira (Engº) 197
Edegard Werneck (Engº) 173
Feliciano de Sousa Aguiar (Engº) 301
Fernando de Freitas Melro (Engº) 39
Francisco Coutinho (Engº) 289
F. Eugenio de Campos Jr, (Engº) 209
Guilherme de Campos (Engº) 275
Hugo Rocha (Engº) 253
Humberto S. de Camargo (Engº) 105
João C. Belesa (Engº) 391
João Corrêa Pires (Eng.) 29
Manoel Leão (Engº) 373
Odair Dias da Costa (Engº) 129
Ruy Costa Rodrigues (Engº) 155

TRÁFEGO

INDICE

Sessões

1ª Sessão 11
2ª Sessão 27
3ª Sessão 127
4ª Sessão 195
5ª Sessão 251
6ª Sessão 299
7ª Sessão 389

Êste livro deve ser devolvido na última data carimbada

Biblioteca do Ministério da Fazenda

1297-51

385.0981
E82

Brasil. Contadoria Geral de Transportes.
AUTOR

Reunião extraordinária dos diretores das estradas de ferro bras. v. 4
TÍTULO

Devolver em	NOME DO LEITOR

1297-51 385,0981

E 82

Brasil . .